



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 229]

नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 2, 2013/भाद्र 11, 1935

No. 229]

NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 2, 2013/BHADRA 11, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 27 अगस्त, 2013

सं.टीएमपी/41/2012-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, केपीटी के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग की लेवी और अन्य प्रभारों के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समेकित दर के संशोधन के लिए कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त हुए प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/41/2012-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

—

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी.एस.बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(अगस्त, 2013 के 13वें दिन पारित)

यह मामला केपीटी के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग की लेवी और अन्य प्रभारों के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समेकित दर के संशोधन के लिए कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने एक वर्ष की अवधि अर्थात् 31 मार्च 2012 तक के लिए अपने कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के अन्य प्रभागों की वसूली के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेबर के लिए घटकवार प्रति टन समेकित दर निर्धारित करने के लिए बगडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/37/2007-केपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 पारित किया था। ये प्रभाग केपीटी के दरमान के अध्याय III में खंड 3 के रूप में शामिल किए गए थे। उक्त आदेश में, केपीटी को 1 अप्रैल 2012 से लागू की जाने वाली दरों के लिए 31 दिसम्बर 2011 तक सुविश्लेषित प्रस्ताव जमा करने की सलाह दी गई थी।

2.2. इस संबंध में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 मार्च 2012 द्वारा निवेदन किया था कि ऑन-बोर्ड लेबर के लिए प्रति टन दर के संशोधन को अंतिम रूप देने से पहले सर्वसम्मति बनाने के लिए ट्रेड के साथ केपीटी के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के ऑन-बोर्ड लेबर के लिए संशोधित प्रति टन दर के निर्धारण हेतु प्रस्ताव पर चर्चा की जा रही है। इसलिए, केपीटी ने अगले तीन महीनों की अवधि अर्थात् 30 जून 2012 तक के लिए अस्थायी तौर पर मौजूदा दर वसूल करना जारी रखने के लिए पत्तन को अनुमति प्रदान किए जाने का अनुरोध था और निवेदन किया था कि 1 अप्रैल 2012 से पूर्वव्यापी प्रभाव से दर के संशोधन हेतु प्रस्ताव यूनिटों/ट्रेड एवं बोर्ड के साथ चर्चा के बाद जमा किया जाएगा।

2.3. केपीटी के अनुरोध पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/37/2007-केपीटी दिनांक 9 अप्रैल 2012 द्वारा इस शर्त के अधीन 31 मार्च 2012 से 30 जून 2012 तक ऑन-बोर्ड लेबर के लिए दरों की वैधता को विस्तारित किया था कि वैधता की निस्तारित अवधि के दौरान केपीटी को यदि कोई अतिरिक्त अधिशेष उपार्जित होता है तो उसे निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क से पूर्णतः समाप्तोचित किया जाएगा, और केपीटी को ऑन-बोर्ड लेबर के निर्धारण हेतु प्रस्ताव 30 अप्रैल 2012 तक दाखिल करने की सलाह दी गई थी। 1 अप्रैल 2012 से प्रशुल्क के पूर्वव्यापी संशोधन के संबंध में, जैसाकि केपीटी द्वारा सुझाव दिया गया है, इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि पत्तन द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर शुरू की जाने वाली कार्यवाहियों में, केपीटी द्वारा प्रेषित किए जाने वाले औचित्यों के आधार पर, इस पर विचार किया जा सकता है।

2.4. तत्पश्चात्, केपीटी के अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने मौजूदा दरों की वैधता आदेश दिनांक 8 अगस्त 2012 द्वारा 31 अक्टूबर 2012 तक आगे विस्तारित की थी और बाद में आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2012 द्वारा 28 फरवरी 2013 तक विस्तारित की गई थी। प्रदत्त विस्तार इस शर्त के अधीन थे कि 31 मार्च 2012 के बाद केपीटी को उपार्जित होने वाले अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, के समायोजन के अधीन होंगे।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 जून 2012 और 29 जून 2012 के कवर के अधीन पत्तन के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के लेवी तथा अन्य प्रभागों के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेबर के लिए प्रति टन दर के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव जमा किया है। केपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है—

- (i). वास्तविक आय, लागत, प्रहस्तित यातायात और 1 अप्रैल 2012 से 30 जून 2012 तक की अवधि के लिए आपूर्ति किए गए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के ऑन-बोर्ड लेबर के गैंग पर विचार करते हुए दरों का प्रस्ताव किया गया है।
- (ii). आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 में, इस प्राधिकरण ने केपीटी को मैनिंग मान लागू करने का निदेश दिया था। इस संबंध में, यह सूचित किया गया है कि मैनिंग मान का प्रथम चरण 22 अप्रैल 2012 से लागू किया गया है। मैनिंग मान के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप, गैंग संख्या में कटौती की गई है और एक वर्ष में 17 बन्द अवकाश दिवसों के मामले में ओवरटाइम के सिवाय ओवरटाइम व्यय शून्य माना गया है।
- (iii). बोर्ड द्वारा यथा निर्णीत, 01-06-2011 से 30-11-2011 तक छह माह की अवधि के दौरान राशि रु0 1.25 करोड़ + 0.78 करोड़ (ओवर टाइम राशि का 50 प्रतिशत 5 वर्षों में बाटा जाएगा) को ओवर टाइम लागत के अलावा आय से अधिक व्यय मौजूदा संशोधन प्रस्ताव में विचार किया गया है और ओवर टाइम राशि का शेष 50 प्रतिशत दरमान के सामान्य संशोधन में सुविचारित किया जाएगा।
- (iv). प्रस्ताव में, 01-01-2012 से देव आगामी मजदूरी संशोधन के कारण वेतन तथा मजदूरी लागत में 20 प्रतिशत वृद्धि की गई है।
- (v). 2.5 प्रतिशत की औसत तिमाही वृद्धि पर विचार करते हुए परिवर्तनीय डीए (वीडीए) में 10 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि पर भी विचार किया गया है। वीडोए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के प्रहस्तन व्यय के 10 प्रतिशत से अधिक है। इसलिए, दरों को तिमाही आधार पर संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है अन्यथा पत्तन को तब तक भारी नुकसान उठाना पड़ेगा जब तक वीडोए वृद्धि को दरों में नहीं दर्शाया जाता है।
- (vi). उत्पादकता को स्वीकार करने के लिए, केपीटी ने प्रति गैंग लागत पर पहुंचने के लिए आपूर्ति किए गए गैंगों की वास्तविक संख्या से विभाजित किए जाने वाले स्टीबडोर द्वारा प्रहस्तित वास्तविक मात्रा के लिए राजस्व का प्रस्ताव किया है और इसकी राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग से तुलना की है। यदि राजस्व प्रति गैंग अधिकतर

राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग से अधिक रहता है तो अविशेष स्टीवडोर को वापिस किया जाएगा और यदि कमी रहती है तो स्टीवडोर से उसकी बसूली की जाएगी। यह कार्यपद्धति न केवल उत्पादकता को मान्यता देगी अपितु स्टीवडोरों तथा प्रचालन स्टाफ द्वारा समझना और कार्यान्वित करना बहुत आसान हो जाएगा।

- (vii). टीएएमपी को प्रस्ताव भेजने से पहले 9 मई 2012 को संबद्ध उपयोक्ता संगठनों के साथ उनकी सहमति/टिप्पणियों/सुझावों के लिए एक बैठक आयोजित की गई थी। बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति से, यह देखा गया है कि स्टीवडोरिंग असोसिएशन के सभी सदस्यों ने प्रस्ताव मुख्यतः इसके समय और प्रस्तावित दरों पर ओवरटाइम के भुगतान की वजह से राजस्व में कमी के बोझ का विरोध किया था। तथापि, यह भी निर्णय लिया गया है कि कंपनी अपना प्रस्ताव टीएएमपी को जमा करेगा और तब उपयोक्ता असोसिएशन अपने विचार टीएएमपी को सीधे भेजेंगे, जब टीएएमपी कंपनी के प्रस्ताव पर उनकी टिप्पणियां मांगेगा।

3.2. इसके प्रस्ताव दिनांक 6 जून 2012 में मौजूदा प्रति टन दर और कंपनी द्वारा प्रस्तावित दर को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

क्र. सं.	कार्गो मर्के	मौजूदा दरें (प्रति टन)				प्रस्तावित दरें (प्रति टन)			
		बल्क		ब्रेक बल्क		बल्क		ब्रेक बल्क	
		विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०
1	उर्वरक/उर्वरक कच्चा माल	13.96	8.37	42.92	25.75	20.80	12.48	111.03	66.62
2	चावल और अन्य खाद्यान्न	21.62	12.97	27.23	16.34	29.71	17.83	49.44	29.66
3	सीमेंट	-	-	21.05	12.63	-	-	-	-
4	स्टील कोइल और स्टील पाइप	-	-	17.55	10.53	-	-	28.34	17
5	टिम्बर तथा अन्य लट्टे	-	-	38.64	23.18	-	-	48.22	28.93
6	सोडा एश	-	-	60.89	36.54	-	-	-	-
7	मशीनरी पैकेज और अन्य पैकेज	-	-	72.84	43.71	-	-	117.78	70.67
8	लोह अयस्क	11.14	11.14	-	-	22.59	22.59	-	-
9	लोह अयस्क से इतर अयस्क	12.20	7.32	-	-	17.57	10.54	-	-
10	कबाड़	20.45	12.27	-	-	31.99	19.19	-	-
11	तेल एक्सप्रेस	18.95	11.37	-	-	24.47	14.88	-	-
12	ताप कोयला	10.39	10.39	-	-	27.33	27.33	-	-
13	अन्य कोयला	9.11	5.46	-	-	12.97	7.78	-	-
14	नमक	11.12	6.67	32.59	19.55	12.12	7.27	23.43	14.09
15	चीनी	17.42	10.45	25.80	15.48	38.08	21.65	44.34	28.60
16	सभी अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	10.85	6.51	36.26	21.75	19.41	11.65	50.76	30.47

3.3 तत्पश्चात्, कंपनी ने अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2012 द्वारा निवेदन किया है कि 30 जून 2012 को हुई बोर्ड की बैठक में कार्यवृत्तों की पुष्टि किए जाने के समय, न्यासियों ने पाया था कि संशोधन के लिए सुविचारित रु० 3.91 करोड़ के ओवरटाइम तत्पक्ष के संबंध में विषय था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि बोर्ड ने रु० 3.00 करोड़ का ओवरटाइम पांच वर्षों की अवधि में वसूल किए जाने और शेषराशि अपने दरमान के सामान्य संशोधन में समायोजित किए जाने का निर्णय लिया था। इस टिप्पणी के बदवैनजर, कंपनी ने रु० 3.00 करोड़ की सीमा तक ओवर टाइम राशि (5 वर्षों में विभाजित) पर विचार करते हुए संशोधन प्रस्ताव वापस किया था। कंपनी ने अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2012 के कवर के अधीन संशोधित गणना भेजी थी। कंपनी द्वारा अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2012 में प्रस्तावित संशोधित प्रति टन दरों के सापेक्ष सीएचडी से ऑन-बोर्ड लेबर की तैनाती के लिए मौजूदा दरों नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

क्र. सं.	कार्गो मर्के	प्रस्तावित दरें (प्रस्ताव दिनांक 6 जून 2012 के अनुसार)				प्रस्तावित दरें (प्रस्ताव दिनांक 2 जुलाई 2012 के अनुसार)			
		बल्क		ब्रेक बल्क		बल्क		ब्रेक बल्क	
		विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०
1	उर्वरक/उर्वरक कच्चा माल	20.80	12.48	111.03	66.62	20.68	12.41	110.37	66.22
2	चावल और अन्य खाद्यान्न	29.71	17.83	49.44	29.66	29.53	17.72	49.14	29.48
3	सीमेंट	-	-	-	-	-	-	-	-
4	स्टील कोइल और स्टील पाइप	-	-	28.34	17.00	-	-	28.17	18.90
5	टिम्बर तथा अन्य लट्टे	-	-	48.22	28.93	-	-	47.93	28.76
6	सोडा एश	-	-	-	-	-	-	-	-
7	मशीनरी पैकेज और अन्य पैकेज	-	-	117.78	70.67	-	-	117.08	70.25
8	लोह अयस्क	22.59	22.59	-	-	22.59	22.59	-	-
9	लोह अयस्क से इतर अयस्क	17.57	10.54	-	-	17.46	10.48	-	-
10	कबाड़	31.99	19.19	-	-	31.80	19.08	-	-
11	तेल एक्सप्रेस	24.47	14.68	-	-	24.32	14.59	-	-
12	ताप कोयला	27.33	27.33	-	-	27.33	27.33	-	-
13	अन्य कोयला	12.97	7.78	-	-	12.89	7.73	-	-

14	नमक	12.12	7.27	23.48	14.09	12.05	7.23	23.34	14.00
15	चौनी	36.08	21.85	44.34	26.60	35.87	21.52	44.08	26.45
16	सभी अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	19.41	11.65	50.78	30.47	19.30	11.58	50.48	30.29

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 6 जून 2012 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 2 जुलाई 2012 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त हुई टिप्पणियां केपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 नवम्बर 2012 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 8 अक्टूबर 2012 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 24 दिसम्बर 2012 द्वारा हमारे प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी से प्राप्त प्रत्युत्तर
(i).	<p>इस आधार पर कि परिवर्तनीय डीए (वीडीए) कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के प्रचालन व्यय से 10 प्रतिशत अधिक है और दरों में वीडीए वृद्धि दर्शाने के लिए, केपीटी ने अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित किया है कि दरें तिमाही आधार पर संशोधित की जाएंगी। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.8 3 वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित करता है। इसके अलावा, यह याद करना होगा कि मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में, यह दर्शाया गया है कि दरें सामान्यतः तीन वर्षों के लिए अनुमोदित किए जाते हैं और आदेश में उल्लिखित कारणों से ही, इसे केपीटी के मामले में 31 मार्च 2012 तक की वैधता के साथ एक वर्ष की अवधि के लिए अनुमोदित किया गया था। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, केपीटी से अनुरोध है कि प्रति टन ऑन-बोर्ड लेबर लेवी निर्धारित करने के लिए निर्धारित प्रारूप में अप्रैल 2012 से आगे तीन वर्षों की अवधि के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से संबंधित लागत विवरण भेजे। 3 वर्षों की अवधि के लिए अपने लागत विवरण तैयार करने के लिए केपीटी द्वारा विश्वास किए गए संशोधित अनुमान/बजट अनुमान भी भेजे।</p>	<p>(क). दरों से, देश में डॉक लेबर बोर्ड वीडीए दरों में वृद्धि/कटौती करने के लिए लेवी में संशोधन प्रत्येक तिमाही में करते रहे थे और स्टीवडोर उसका भुगतान करते रहे थे। ऐसा करते हुए लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभार सदैव वास्तविक लागतों के करीब थे। वास्तव में, वीडीए दरों में त्रैमासिक वृद्धि/कटौती जब कार्यान्वित की गई थी तो इससे भुगतान से महीने से पहले के तीन महीनों के दौरान प्रचलित औसत महंगाई पर पहले से आधारित है। उदाहरणार्थ, अक्टूबर 2012 से दिसम्बर 2012 तिमाही के लिए वीडीए दरों में प्रतिशत वृद्धि या कटौती जून 2012-अगस्त 2012 के महीनों के लिए ऐतिहासिक डाटा पर आधारित है। वीडीए की वजह से लागत वृद्धि जो सीधे तौर पर उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (औद्योगिक डीए प्वाइंट्स) पर आधारित है जो सही अनुमानन के लिए उपयुक्त नहीं है। वीडीए दर में बदलाव लगभग हमेशा अधिक रहा है।</p> <p>(ख). कार्गो प्रहस्तन लेबर इकाई पूरी तरह से लेबर आपूर्ति प्रभाग होने के नाते इकाई की सम्पूर्ण प्रचालन लागत वेतन, मजदूरी और अन्य भत्ते हैं। जब इन लागतों में प्रत्येक वर्ष 10-15 प्रतिशत वृद्धि होती है तो पत्तन लागत में भारी वृद्धि आमेलित करने के लिए तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र के पूरा होने की प्रतीक्षा वहन नहीं कर सकता जिसके परिणामस्वरूप अगला प्रशुल्क संशोधन चक्र देव है।</p> <p>(ग). इसके अलावा, यह कार्यवाही भविष्य आयातक/निर्यातक जो कार्गो विशेष का प्रहस्तन नहीं कर सकते की लागत पर मौजूदा आयातक/निर्यातक को अनावश्यक लाम होगा जबकि यदि दरें तिमाही/छमाही आधार पर संशोधित की जाती हैं तो प्रभाव को समान रूप से बांटा जाएगा।</p> <p>(घ). यदि वीडीए में वृद्धि को अगल प्रशुल्क संशोधन चक्र तक ला जाया जाता है तो भी वह बहुत ऊंचा लिया जाएगा और ट्रेंड उस अदा करने के लिए तैयार नहीं होगा जैसा मौजूदा मामले में हुआ है।</p> <p>(ङ). प्रशुल्क दिशानिर्देश वर्ष 2005 के दौरान तैयार किए गए थे जबकि तत्संबंधी पत्तन न्यासों के साथ डॉक लेबर बोर्डों का आमेलन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के निरूपण के बाद हुआ था। उदाहरणार्थ, केडीएलबी केपीटी के साथ 2007 में आमेलित हुआ था, वीडीएलबी वीपीटी में 2008 में आमेलित हुआ था। तृतीकोर्स तथा कोलकाता डीएलबी का आमेलन भी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के निरूपण के बाद हुआ था।</p>

		इसलिए, यह महसूस किया गया है कि कार्गो प्रहस्तन लेबर की आपूर्ति के लिए दरें प्रत्येक तीन महीने अथवा प्रत्येक छह महीने आधार पर संशोधित की जाएं।																																				
(ii).	केपीटी से यह भी अनुरोध है कि वर्ष 2011-12 के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से संबंधित वास्तविक आंकड़े निर्धारित प्रारूप में भेजे। वास्तविक आंकड़े दर्शाने के लिए केपीटी द्वारा विश्वास किए गए वार्षिक लेखों भी वार्षिक लेखों तथा लागत विवरणों में आंकड़ों के बीच भिन्नताओं, यदि कोई हो, के मिलान के लिए मिलान विवरण के साथ भेजे।	<p>वर्ष 2011-12 के लिए सीएचडी से संबंधित वास्तविक आय तथा लागत दर्शाने वाला विवरण नीचे दिया गया है। विवरण में लिए गए आंकड़े वार्षिक लेखों के अनुसार हैं, इसलिए मिलान विवरण अपेक्षित नहीं है।</p> <p>वर्ष 2011-12 के लिए सीएचडी से संबंधित वास्तविक आय तथा लागत:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>रु० लाखों में</th><th></th></tr><tr><td>आय</td><td></td><td>4023.77</td></tr><tr><td>व्यय</td><td></td><td></td></tr><tr><td>वेतन तथा मजदूरियां</td><td>5491.66</td><td></td></tr><tr><td>भंडार</td><td>6.98</td><td></td></tr><tr><td>कार्यालय तथा प्रशासन व्यय</td><td>2.82</td><td></td></tr><tr><td>प्रचालन तथा अनुरक्षण व्यय</td><td>0.88</td><td></td></tr><tr><td>चिकित्सा व्यय</td><td>49.10</td><td></td></tr><tr><td>मूल्यहास</td><td>9.05</td><td></td></tr><tr><td>पेशन उपदान तथा कम्प्यूटेशनर</td><td>1012.00</td><td></td></tr><tr><td>नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%</td><td>44.07</td><td>6616.55</td></tr><tr><td>घाटा</td><td></td><td>-2592.78</td></tr></table>	विवरण	रु० लाखों में		आय		4023.77	व्यय			वेतन तथा मजदूरियां	5491.66		भंडार	6.98		कार्यालय तथा प्रशासन व्यय	2.82		प्रचालन तथा अनुरक्षण व्यय	0.88		चिकित्सा व्यय	49.10		मूल्यहास	9.05		पेशन उपदान तथा कम्प्यूटेशनर	1012.00		नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	44.07	6616.55	घाटा		-2592.78
विवरण	रु० लाखों में																																					
आय		4023.77																																				
व्यय																																						
वेतन तथा मजदूरियां	5491.66																																					
भंडार	6.98																																					
कार्यालय तथा प्रशासन व्यय	2.82																																					
प्रचालन तथा अनुरक्षण व्यय	0.88																																					
चिकित्सा व्यय	49.10																																					
मूल्यहास	9.05																																					
पेशन उपदान तथा कम्प्यूटेशनर	1012.00																																					
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	44.07	6616.55																																				
घाटा		-2592.78																																				
(iii).	मार्च 2011 के आदेश के पैरा 13(vii)(ख) में यथा उल्लिखित, केपीटी को मैनिंग मानों तथा डैटम के संशोधन के लिए अधिकरण निर्णय कार्यान्वित करने से संबंधित कदम उठाने की सलाह दी गई है। केपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि मैनिंग मान का चरण 1 22 अप्रैल 2012 से कार्यान्वित किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप गैंग संख्या कम हुई है। इस संबंध में, केपीटी से निम्नलिखित स्पष्ट करने/प्रेषित करने का अनुरोध है:-																																					
	(क). मैनिंग मानों के कार्यान्वयन के कारण गैंग संख्या में कटौती की सीमा भेजी गई है जिसे अर्जित मैनपावर में कटौती सहित मैनिंग मानों के चरण 1 के कार्यान्वयन के प्रभाव के साथ भेजे। अधिकरण के निर्णय को कार्यान्वित किए जाने से पहले और कार्यान्वित किए जाने के बाद प्राप्त करने के लिए बल्क में नमक के लिए मैनिंग मान और कई प्रकार के कार्गो (सिवाय बल्क में नमक) पर ध्यान दिए बिना प्रति हुक ऑन-बोर्ड कामगारों के संदर्भ में मैनिंग मान की तुलनात्मक स्थिति भी भेजी जाए।	<p>(क). यह महसूस किया गया है कि मैनिंग मान का कार्यान्वयन एक नीति निर्णय है और पत्तन के कार्य पर इसका प्रभाव पहुंच रहा है तथा ट्रेड यूनियनों के साथ बार-बार बातचीत किए जाने की आवश्यकता है तथा इस दिशा में लिया गया कोई भी गलत निर्णय पत्तन की सम्पूर्ण कार्य व्यवस्था को नुकसान पहुंचा सकता है।</p> <p>(ख). पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा तैयार की गई 12वीं पंचवर्षीय योजना के लिए पत्तन क्षेत्र हेतु कार्य समूह की रिपोर्ट स्पष्ट रूप से अनुच्छेद 11.6.2.1 में स्वीकार करता है कि निर्णय अभी कुछ पत्तनों द्वारा कार्यान्वित किया जाना है। (केपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा तैयार की गई 12वीं पंचवर्षीय योजना के लिए पत्तन क्षेत्र हेतु कार्य समूह की रिपोर्ट के प्रासंगिक हिस्से की प्रति भेजी है।) इस प्रकार, पोत परिवहन मंत्रालय इस मामले को पहले ही निपटा चुका है। मैनिंग मानों को कार्यान्वित किए जाने की सीमा संबंधी निर्णय, कार्यान्वयन के चरण पत्तन प्रबंधन पर छोड़ देने चाहिए और इसे प्रशुल्क निर्धारण से नहीं जोड़ा जाना चाहिए।</p> <p>(ग). वास्तव में, मैनिंग मान के पूर्ण कार्यान्वयन से अधिकांश कामगार अधिशेष हो जाएंगे। उनके पुनरोजगार या विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजनाओं अथवा उनके पुनर्प्रशिक्षण की सही योजना तैयार किए बिना, मैनिंग मानों के 100 प्रतिशत कार्यान्वयन से पत्तन में विकट स्थिति उत्पन्न हो जाएगी और पत्तन क्षेत्र में भारी औद्योगिक अस्थिरता पैदा हो जाएगी।</p> <p>उनकी प्रतिबद्ध वेतनों तथा मजदूरियों की लागत को कौन वहन करेगा यह प्रश्न भी संबोधित किया जाना है। पत्तन उपयोक्ताओं से उसकी वसूली किए बिना मजदूरी बोर्ड निपटान के अनुसार वेतनों</p>																																				

	<p>मजदूरियों, भत्तों तथा सेवानिवृत्ति लाभों की अदायगी करने की उम्मीद नहीं कर सकता।</p> <p>(घ). केपीटी ने अक्टूबर 2011 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिए वास्तविक डाटा के आधार पर मैनिंग मान के कार्यान्वयन का प्रभाव दर्शाने वाला विवरण भेजा है। विवरण से यह देखा गया है कि आरपी कामगार की 82358 आदमी पालियां और टिण्डल की 1830 आदमी-पालियां अधिशेष रही हैं। आरपी कामगार की उपलब्ध आदमी-पालियों में 86 प्रतिशत और टिण्डल की उपलब्ध आदमी पालियों का 21 प्रतिशत की राशियां हैं।</p> <p>(ङ). इसलिए, इस भारी अधिशेष मैनपावर की रिट्रेचमेंट अथवा पुनर्तैनाती में से किसी किसी एक के बारे में निर्णय लिए जाने तक केपीटी को उनके वेतनों तथा मजदूरियों की वसूली स्टीवडारों से करनी होगी और यह उम्मीद नहीं की जा सकती है कि उनके वेतनों तथा मजदूरियों को उसकी आरक्षित निधियों से पूरा किया जाए।</p> <p>(च). इसके अलावा, ये कामगार अचानक नहीं हटाए जा सकते क्योंकि ट्रेड यूनियन ऐसे कदम का भारी विरोध करेंगी। इसलिए यह महसूस किया गया है कि टीएमपी अपने को इस नीति कार्यान्वयन से नहीं जोड़ना चाहिए और इसे स्थानीय पत्तन प्रबंधकों पर छोड़ देना चाहिए।</p> <p>(छ). अधिकरण के निर्णय को कार्यान्वित किए जाने से पहले और कार्यान्वित किए जाने के बाद प्राप्त करने के लिए बल्क में नमक के लिए मैनिंग मान और कई प्रकार के कार्गो (सिवाय बल्क में नमक) पर ध्यान दिए बिना प्रति हुक ऑन-बोर्ड कामगारों के संदर्भ में मैनिंग मान की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-</p>																											
	<table><tr><th rowspan="2">कार्गो के प्रकार</th><th colspan="3">मैनिंग मानों पर अधिकरण निर्णय को कार्यान्वित किए जाने से पहले का संचयन</th><th colspan="3">मैनिंग मानों पर अधिकरण निर्णय को कार्यान्वयन के बाद का संचयन</th></tr><tr><th>आरपीडब्ल्यू (प्रति हुक)</th><th>टिण्डल (प्रति हुक)</th><th>सिगलमैन (प्रति हुक)</th><th>आरपीडब्ल्यू (प्रति हुक)</th><th>टिण्डल (प्रति पाली)</th><th>सिगलमैन (प्रति पाली)</th></tr><tr><td>सभी कार्गो (बल्क में नमक से इतर)</td><td>10</td><td>1</td><td>1</td><td>5</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>नमक बल्क में</td><td>2</td><td>1</td><td>1</td><td>2</td><td>1</td><td>1</td></tr></table> <p>* आरपीडब्ल्यू - पंजीकृत फूल कामगार</p>	कार्गो के प्रकार	मैनिंग मानों पर अधिकरण निर्णय को कार्यान्वित किए जाने से पहले का संचयन			मैनिंग मानों पर अधिकरण निर्णय को कार्यान्वयन के बाद का संचयन			आरपीडब्ल्यू (प्रति हुक)	टिण्डल (प्रति हुक)	सिगलमैन (प्रति हुक)	आरपीडब्ल्यू (प्रति हुक)	टिण्डल (प्रति पाली)	सिगलमैन (प्रति पाली)	सभी कार्गो (बल्क में नमक से इतर)	10	1	1	5	1	1	नमक बल्क में	2	1	1	2	1	1
कार्गो के प्रकार	मैनिंग मानों पर अधिकरण निर्णय को कार्यान्वित किए जाने से पहले का संचयन			मैनिंग मानों पर अधिकरण निर्णय को कार्यान्वयन के बाद का संचयन																								
	आरपीडब्ल्यू (प्रति हुक)	टिण्डल (प्रति हुक)	सिगलमैन (प्रति हुक)	आरपीडब्ल्यू (प्रति हुक)	टिण्डल (प्रति पाली)	सिगलमैन (प्रति पाली)																						
सभी कार्गो (बल्क में नमक से इतर)	10	1	1	5	1	1																						
नमक बल्क में	2	1	1	2	1	1																						
<p>(ए). यह दिखाई देता है कि केपीटी ने मैनिंग मानों का चरण-वार कार्यान्वयन परिकल्पित किया है। कृपया मैनिंग मानों के चरण-वार कार्यान्वयन पर विस्तृत नोट भेजें।</p>	<p>मैनिंग मानों के कार्यान्वयन के प्रथम चरण में, पंजीकृत फूल कामगारों (आरपीडब्ल्यू) हात्व किए गए हैं और शुद्ध बल्क कार्गो पर उनकी तैनाती जारी रखी गई है। दूसरे चरण में, आरपीडब्ल्यू की तैनाती यह सुनिश्चित किए जाने के मद्देनजर मांग/आपूर्ति स्थिति को ध्यान में रखते हुए की जाएगी कि कोई अधिशेष पैदा नहीं है। पत्तन की रणनीति कामगारों की सेवानिवृत्ति/मृत्यु पर विचार करते हुए और यह सुनिश्चित करते हुए मैनिंग मान व अनुसार धीरे-धीरे तैनाती स्तर अर्जित करना है कि रंगों का अधिशेष में नहीं रखा गया है जिससे औद्योगिक अरागति पैदा न हो जाए।</p>																											
<p>(ग). केपीटी अधिकरण के निर्णय के कार्यान्वयन की वजह से डेटम के संशोधन के संबंध में खामोश है। केपीटी से अनुरोध है कि इस संबंध में मौजूदा स्थिति स्पष्ट करे।</p>	<p>डेटम में अभी संशोधन नहीं किया गया है क्योंकि पत्तन में प्रचलित कर रही प्रमुख ट्रेड यूनियनों के साथ सहमति नहीं बन पाई है। इस संबंध में, बैठकों की एक श्रृंखला ट्रेड यूनियनों के साथ हुई है। तथापि, ट्रेड यूनियन इस निर्णय पर अड़े हैं कि पौंस दश को 25 वर्षों पहले अंतिम रूप दिया गया था और इस अवधि के दौरान मजदूरी संशोधन किए जाने के बावजूद बिना किसी संशोधन के आज तक वही दरे चल रही हैं। यूनियन इस बात पर भी अड़े हैं कि संशोधन से कामगारों को लाभ पहुंचेगा जिसके बिना कोई समाधान नहीं हो सकता है। चूंकि यह बहुत ही संवेदनशील लेबर मामला है और इसे परामर्श और बातचीत के जरिये ही सुलझाना</p>																											

		<p>होगा ताकि पत्तन प्रचालकों को परेशानी न हो। वास्तव में, यूनियन मैनिंग मान को यह सुनिश्चित किए जाने के बाद ही आंशिक रूप से कार्यान्वित किए जाने के लिए सहमत हैं कि वर्तमान में भुगतान किए जा रहे पीस दर प्रोत्साहन सुरक्षित रखे जाएंगे। वैसे नीति निर्णय होने के नाते, यह महसूस किया गया है कि टीएमपी को अपने को इस मामले से नहीं जोड़ना चाहिए और कार्यान्वयन का मुद्दा स्थानीय पत्तन प्रबंधन पर छोड़ देना चाहिए। इससे कोई निवल वित्तीय विवीक्षा भी नहीं होगी क्योंकि ट्रेड यूनियन मौजूदा लाभों को कम किए जाने पर बिल्कुल सहमत नहीं होंगी। इस प्रकार, जहां एक ओर डैटम संशोधित किए जाएंगे, वहीं दूसरी तरफ पीस दर से तटस्थ प्रभाव बढ़ेगा। यूनियनों के साथ हस्ताक्षरित मजदूरी करारों में इस बारे में एक ऐसा खंड दिया गया है कि कामगारों द्वारा मौजूदा स्तर पर उठाए जा रहे लाभों को सुरक्षित रखा जाएगा।</p>
(iv)	<p>मार्च 2011 के आदेश के पैरा 13(xviii) में यथा उल्लिखित, केपीटी को उक्त अनुच्छेद में यथा सूचीबद्ध विभिन्न कारकों पर विचार करने और उत्पादकता स्तरों से संबंधित अपना प्रस्ताव जमा करने की सलाह दी गई थी। इस संदर्भ में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-</p>	
	<p>(क) हालांकि केपीटी ने पत्तन द्वारा आपूर्ति किए गए गैंग की उत्पादकता के आधार पर स्टीवडोर से/को वसूली/वापसी किए जाने का प्रस्ताव किया है, परन्तु यह इससे यह दिखाई नहीं देता है कि केपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह के अनुसार उत्पादकता से संबंधित प्रस्ताव के आधार के लिए उपर्युक्त अनुच्छेद में मार्च 2011 के आदेश में सूचीबद्ध विभिन्न कारकों को ध्यान में रखा है। केपीटी से अनुरोध है कि इस संबंध में स्थिति स्पष्ट और समीक्षा करें।</p>	<p>मैनिंग मान पर राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय के कार्यान्वयन से ओवरटाइम पर व्यय में कटौती किए जाने से लागत में भारी कटौती हुई है। विभिन्न कार्गो के लिए निर्धारित प्रति टन दरें मई 2011 से नवम्बर 2011 तक अवधि के दौरान तैनात किए गए वास्तविक गैंगों पर आधारित हैं और अर्जित उत्पादकता में पहले से दी गई हैं।</p> <p>इसके अलावा, केपीटी ने कार्गो-वार उत्पादकता संबंधित दरों का प्रस्ताव करने में मुश्किलों को अभिव्यक्त करते हुए उपर्युक्त (v) पर हमारे प्रश्न के जवाब में अपने किए गए निवेदनो को दोहराया है।</p>
	<p>(ख) दरमान में शामिल किए जाने के लिए बेहतर निष्पादन हेतु प्रोत्साहन और कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन हेतु एक मसौदा शर्त का प्रस्ताव किया है।</p>	<p>उपर्युक्त के मद्देनजर, कोई टिप्पणी दिए जाने की आवश्यकता नहीं है।</p>
(v)	<p>मार्च 2011 के आदेश के पैरा 13(xv) में यथा उल्लिखित, केपीटी को कुशलता में सुधार करने तथा लागतों में कमी करने के लिए कदम उठाने की सलाह दी गई थी। इस संबंध में पत्तन द्वारा उठाए गए कदमों को सूचीबद्ध करें और ऐसे कदमों को उठाए जाने की वजह से वित्तीय विवीक्षा को परिमाणित और प्रेषित करें।</p>	<p>मैनिंग मान पर राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय के कार्यान्वयन से ओवरटाइम पर व्यय में कटौती किए जाने से लागत में भारी कटौती हुई है। विभिन्न कार्गो के लिए निर्धारित प्रति टन दरें मई 2011 से नवम्बर 2011 तक अवधि के दौरान तैनात किए गए वास्तविक गैंगों पर आधारित हैं और अर्जित उत्पादकता में पहले से दी गई हैं।</p> <p>कांडला में कई कार्गो बहुत मौसमी प्रवृत्ति के हैं। उदाहरणार्थ, उर्वरक आयात मई से अक्टूबर तक की अवधि के दौरान बढ़ जाता है जिसके बाद आयातों में उल्लेखनीय कटौती होती है। खाद्यान्नों तथा सोया एक्सट्रैक्शन्स का निर्यात जुलाई से अक्टूबर के दौरान बहुत कम रहता है। प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव अनुमोदित किए जाने के दौरान अवधि पर निर्भर करते हुए, दरें बहुत ज्यादा कम-ज्यादा हुईं। विभिन्न शीर्षों में कार्गो का समूहन एक मुश्किल काम हो सकता है क्योंकि कांडला में प्रचलित शुष्क कार्गो के 50 विभिन्न प्रकार हैं और उनमें से प्रत्येक के भिन्न उत्पादकता स्तर हैं। उदाहरणार्थ, हम लकड़ी के लट्टों पर विचार करें। जब पाइन की लकड़ी के लट्टों की उत्पादकता कम होती है तो अन्य लकड़ी के लट्टों की उत्पादकता बढ़ जाती है। दोबारा, कांडला में हाल ही में बहुत ज्यादा पनचक्कियां आयात की गई हैं बहुत कम उत्पादकता हुई है क्योंकि डिस्चार्ज करने में समय लगता है जब मशीनरी की अन्य मदें/सीकेडी मदों का उत्पादन अपेक्षाकृत अधिक रहा है। प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए उत्पादकता संबंधित दरें निर्धारित करना पत्तन उपयोक्ताओं से प्रभारों का युक्तिकरण भी पेचीदा होगा; पत्तन उपयोक्ता भी एकल दर को वरीयता देते हैं। हारबर मोबाइल क्रेनों के लिए निर्धारित प्रशुल्क के मामले में यह अनुभव किया जा रहा है।</p>

(vi).	<p>ऑन-बोर्ड लेबर के लिए मौजूदा प्रति टन दर के संशोधन के लिए कंपीटी का प्रस्ताव 1 अप्रैल 2012 से पूर्वव्यापी प्रभाव से है। इस संबंध में, यह याद करना होगा कि कार्गो प्रहस्तन प्रभाग की दरों की वैधता को विस्तारित करने वाले अप्रैल 2012 के आदेश के पैरा 4 में यथा उल्लिखित, यह कहा गया है कि प्रशुल्क का पूर्वव्यापी अर्थात् 1 अप्रैल 2012 से संशोधन, कंपीटी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार, कंपीटी द्वारा प्रेषित किए जाने वाले औचित्यों के आधार पर पत्तन द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर शुरू की जाने वाली कार्यवाहियों में सुविचारित किए जाएंगे। कंपीटी ने अपने विचाराधीन प्रस्ताव में अपने द्वारा मांग की गई प्रस्तावित दरों के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू किए जाने का औचित्य नहीं दिया है।</p>	<p>पूर्वव्यापी संशोधन बहुत जरूरी है अन्यथा पत्तन को भारी नुकसान होगा। यहां तक कि सीएजी ने भी इस संबंध में प्रतिकूल टिप्पणी की है। वास्तव में, टीएमपी ने 25-03-2011 को पारित अपने आदेश सं. टीएमपी/37/2007-कंपीटी द्वारा प्रति टन प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, इसने 25-01-2007 से 04-06-2011 तक की सम्पूर्ण अवधि के लिए पीस दर के साथ रु० 1084/- प्रति कामगार प्रति पाली और बिना पीस दर के रु० 850/- प्रति कामगार प्रति पाली की तदर्थ दर भी अनुमोदित की थी। लगभग 58 महीनों की इस अवधि के दौरान, डॉक कामगारों के वेतनों तथा मजदूरियों में भारी वृद्धि हुई है और पत्तन की प्रचालन लागत में भारी वृद्धि हुई है और इससे पत्तन को रु० 34.12 करोड़ का भारी नुकसान हुआ है। सीएजी इस मुद्दे को अपनी मसौदा निरीक्षण रिपोर्ट में उठा चुका है।</p>																																														
		<p>रु० 850/- और रु० 1084/- की दरें आमेलन की तारीख 24-01-2007 से पहले 01-04-2006 से 31-12-2006 तक 9 महीनों की अवधि के दौरान केडीएलबी के कार्य परिणामों के आधार पर पूरी तरह से तदर्थ दरें थीं। इस प्रकार, नौ महीने की लागत के आधार पर दर की अदायगी करते हुए, स्टीवडोरों ने लाभ उठाया है। इसलिए, यदि दरों का पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित नहीं किया जाता है तो इससे पत्तन को भारी नुकसान होगा।</p>																																														
(vii).	<p>कंपीटी ने मजदूरी संशोधन के लिए लेखा में 20 प्रतिशत के वृद्धि कारक को अंगीकृत किए जाने के अलावा वीडिए वृद्धि के अनुमानन के लिए 10 प्रतिशत के वृद्धि कारक को अंगीकृत किया है। जबकि 1 जनवरी 2012 से देय होने वाली मजदूरी संशोधन के लेखा पर वेतन में वृद्धि को समझा जा सकता है, यह नोट किया जाए कि लागत विवरण में सभी अन्य व्यय पूर्वानुमानों का अनुमानन हमारे पत्र सं. टीएमपी/27/2005-विधि दिनांक 11 मई 2012 द्वारा हमारे द्वारा पहले से संप्रेषित 6.50 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक पर आधारित होगा।</p>	<p>यह दोहराया गया है कि प्रशुल्क की अन्य मदों जैसे कार्गो प्रहस्तन उपस्कर, मरीन प्रभार के लिए सुविचारित वृद्धि प्रतिशतताएं, गोर्दी कामगारों के लिए प्रशुल्क निर्धारण कार्यपद्धति पर लागू नहीं होगी। सेवानिवृत्ति तथा इम्पेंडिंग मजदूरी संशोधन के लिए देय कार्गो प्रहस्तन कामगारों के बड़े चक्र के लिए ओइग वज्रती सेवानिवृत्ति लागतों के अनुसार मौजूदा महंगाई रुझानों को मददेनजर रखते हुए 10 प्रतिशत वृद्धि को बिल्कुल सही माना गया है। इसके बाद, पिछले तीन वर्षों के दौरान वीडिए में औसत वार्षिक वृद्धि 12.67 प्रतिशत रही है जिसका ब्योरा नीचे दिया गया है--</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>तिमाही</th><th>पिछली तिमाही से वीडिए में वृद्धि</th><th>कैलेंडर वर्ष वृद्धि</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">2010</td><td>ति. 2</td><td>4.30%</td><td></td></tr> <tr> <td>ति. 3</td><td>0.70%</td><td></td></tr> <tr> <td>ति. 4</td><td>4.00%</td><td>9.00%</td></tr> <tr> <td rowspan="3">2011</td><td>ति. 1</td><td>4.10%</td><td></td></tr> <tr> <td>ति. 2</td><td>2.90%</td><td></td></tr> <tr> <td>ति. 3</td><td>1.00%</td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="3">2012</td><td>ति. 4</td><td>4.00%</td><td>12.00%</td></tr> <tr> <td>ति. 1</td><td>5.00%</td><td></td></tr> <tr> <td>ति. 2</td><td>1.00%</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>ति. 3</td><td>3.00%</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>ति. 4</td><td>7.00%</td><td>17.00%</td></tr> <tr> <td colspan="3">औसत वार्षिक वृद्धि</td><td>12.67%</td></tr> </tbody> </table> <p>टिप्पणी: 01-01-2010 को वीडिए प्रतिशत 31 प्रतिशत था। उसके बाद, तिमाही-दर-तिमाही वृद्धि ऊपर दी गई है।</p>	वर्ष	तिमाही	पिछली तिमाही से वीडिए में वृद्धि	कैलेंडर वर्ष वृद्धि	2010	ति. 2	4.30%		ति. 3	0.70%		ति. 4	4.00%	9.00%	2011	ति. 1	4.10%		ति. 2	2.90%		ति. 3	1.00%		2012	ति. 4	4.00%	12.00%	ति. 1	5.00%		ति. 2	1.00%			ति. 3	3.00%			ति. 4	7.00%	17.00%	औसत वार्षिक वृद्धि			12.67%
वर्ष	तिमाही	पिछली तिमाही से वीडिए में वृद्धि	कैलेंडर वर्ष वृद्धि																																													
2010	ति. 2	4.30%																																														
	ति. 3	0.70%																																														
	ति. 4	4.00%	9.00%																																													
2011	ति. 1	4.10%																																														
	ति. 2	2.90%																																														
	ति. 3	1.00%																																														
2012	ति. 4	4.00%	12.00%																																													
	ति. 1	5.00%																																														
	ति. 2	1.00%																																														
	ति. 3	3.00%																																														
	ति. 4	7.00%	17.00%																																													
औसत वार्षिक वृद्धि			12.67%																																													
(viii).	<p>कंपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2012 के कवर के अंतर्गत प्रेषित संशोधित विवरणों में, यह स्पष्ट नहीं है कि कंपीटी विवरण-ग में 1 जून 2011 से 30 नवम्बर 2011 तक की अवधि के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के मामले में प्रोद्भूत कुल व्यय राशि रु० 31,58,16,098/- पर कैसे पहुंचा है। विवरण - घ (जो 1 जून 2011 से 30 नवम्बर 2011 तक की अवधि के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के लागत ब्योरे दर्शाता है) में दिए गए अनुसार पेशन/उपदान राशियां एवं वृद्धियों सहित सभी व्यय का कुल जोड़ उक्त राशि में नहीं जोड़ा गया है। कंपीटी से अनुरोध है कि स्थिति स्पष्ट करे और सही स्थिति दर्शाने के लिए विवरणों में उपयुक्त बदलाव, जहां कहीं आवश्यक हो, करे।</p>	<p>कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के मामले में प्रोद्भूत कुल व्यय रु० 31,58,16,098/- का कुल व्यय दर्शाने वाला विवरण जून 2011 से 30 नवम्बर 2011 अवधि के लिए है जो नीचे दिया गया है</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>राशि (रु०)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>वेतन और मजदूरिया (ओवरटाइम राशि रु० 782.46 लाख सहित)</td><td>2590.17</td></tr> <tr> <td>2</td><td>भंडार</td><td>14.00</td></tr> <tr> <td>3</td><td>कार्यालय तथा प्रशासन व्यय</td><td>1.25</td></tr> <tr> <td>4</td><td>प्रचालन तथा अनुरक्षण व्यय</td><td>0.00</td></tr> <tr> <td>5</td><td>चिकित्सा व्यय</td><td>21.48</td></tr> <tr> <td>6</td><td>मूल्यहास</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>7</td><td>पेशन उपदान तथा कम्प्यूटेशन</td><td>520.00</td></tr> <tr> <td></td><td>जोड़</td><td>3158.15</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	राशि (रु०)	1	वेतन और मजदूरिया (ओवरटाइम राशि रु० 782.46 लाख सहित)	2590.17	2	भंडार	14.00	3	कार्यालय तथा प्रशासन व्यय	1.25	4	प्रचालन तथा अनुरक्षण व्यय	0.00	5	चिकित्सा व्यय	21.48	6	मूल्यहास	5.00	7	पेशन उपदान तथा कम्प्यूटेशन	520.00		जोड़	3158.15																			
क्र.सं.	विवरण	राशि (रु०)																																														
1	वेतन और मजदूरिया (ओवरटाइम राशि रु० 782.46 लाख सहित)	2590.17																																														
2	भंडार	14.00																																														
3	कार्यालय तथा प्रशासन व्यय	1.25																																														
4	प्रचालन तथा अनुरक्षण व्यय	0.00																																														
5	चिकित्सा व्यय	21.48																																														
6	मूल्यहास	5.00																																														
7	पेशन उपदान तथा कम्प्यूटेशन	520.00																																														
	जोड़	3158.15																																														

		वेतन तथा मजदूरी शीर्ष के अधीन विवरण 'घ' में, ओवरटाइम राशि रु0 7,82,46,087 की कटौती की गई है और जैसाकि बिन्दु सं. 15 के अधीन उल्लिखित किया गया है, रु0 40,00,000 जोड़े गए हैं।						
(ix)	केपीटी से अनुरोध है कि विवरण-घ के संदर्भ में निम्नलिखित स्पष्ट करें- (क) वार्षिक लेखों की तुलना में दर निर्धारित करने के लिए वेतनों तथा मजदूरियों हेतु भिन्न-भिन्न राशि पर विचार करने के कारण बताएं।	केपीटी व्यय में, बुकिंग पहले प्रभाग स्तर पर की जाती है और उसके बाद इसे केंद्रीकृत लेखांकन प्रणाली में अद्यतन किया गया है। वार्षिक लेखों को प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव जमा किए जाने के समय तक अंतिम रूप नहीं दिया गया था। यदि कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के साथ प्रतिवेदित व्यय आंकड़े लेखांकन बही को अद्यतन नहीं किए जाने की वजह से उच्चतर थे तो उसपर विचार किया गया है।						
	(ख) भंडारों के संबंध में, केपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए रु0 13.60 लाख की राशि पर विचार किया है जिसमें प्रखंड वर्ष 2008-2010 के लिए एकसमान लागत के स्थान पर रोकड़ के लिए रु0 6.62 लाख की राशि शामिल है। जून 2011 से नवम्बर 2011 तक की अवधि के लिए व्यय में वर्ष 2008-2010 से संबंधित लदाई राशि के लिए कारण स्पष्ट करें और औचित्य बताएं।	यद्यपि, वर्ष 2008-10 से संबंधित, एकसमान के स्थान पर रोकड़ वर्ष 2011-12 के दौरान भुगतान किए जाने के लिए वास्तव में निर्णीत किया गया है।						
(x)	विवरण-घ में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के लिए राजस्व अपेक्षा पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को 1 जून 2011 से 30 नवम्बर 2011 अवधि के लिए छह महीनों का घाटा प्रतिवेदित किया है। केपीटी से अनुरोध है कि वह यह स्पष्ट करे कि क्या यह दृष्टिकोण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित प्रशुल्क के निर्धारण की लागत जमा पद्धति के अनुसार है।	केपीटी घाटा वहन नहीं कर सकता और वैसे भी कोई दूसरा रास्ता नहीं है जिसमें इसे संशोधित दरों में इसका बोझ डाले बिना वसूल किया जा सके। टीएएमपी कोई अन्य विकल्प पद्धति सुझाए जिसमें घाटा आमेलित किया जा सके।						
(xi)	(क) विवरण-घ में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के लिए राजस्व अपेक्षा पर पहुंचने के लिए 1 जून 2011 से 30 नवम्बर 2011 अवधि से संबंधित रु0 7.82 करोड़ के कुल वास्तविक ओवरटाइम में से ओवरटाइम घटक का केवल एक हिस्सा लिए जाने के पीछे का आधार और सामान्य संशोधन में शेष ओवरटाइम घटक भी स्पष्ट करें। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि सामान्य संशोधन में शेष ओवरटाइम घटक लागू करते हुए, अन्य प्रभाग जैसे कांडला तथा वादिनार को कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से प्रति सहायिकी करनी होगी जो अपेक्षित नहीं हो सकता।	केपीटी आदर्शतः घाटे को बांटना नहीं चाहता है। तथापि, जैसाकि पहले बताया गया है, वीडिए दरों में वृद्धि के साथ शामिल की गई दरों के संशोधन में विलंब के परिणामस्वरूप दरों में भारी भिन्नता आई है जो ट्रेड वहन नहीं कर सकता। यह इस कारण की वजह से है कि केपीटी का पूरी तरह लगता है कि टीएएमपी अपने द्वारा अनुसमर्थन के अधीन तत्संबंधी पत्तनों द्वारा अपनी ओर से तिमाही आधार पर वृद्धि स्वीकार करेगा। इससे सुनिश्चित होगा कि दरें हर समय लागतों से बराबर की गई हैं और यहां तक कि आयातक और निर्यातक वृद्धि की संभावित मात्रा का अनुमान लगा सकता है क्योंकि उपभोक्ता मूल्य सूचकांक के आंकड़े प्रत्येक तिमाही में घोषित किए जाते हैं।						
	(ख) कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के लिए दर के निर्धारण हेतु पांच वर्षों की अवधि में रु0 3 करोड़ के ओवरटाइम घटक के ऐसे भाग को बांटे जो के पीछे का आधार भी बताएं।	दरों में भारी भिन्नता से बचने के मद्देनजर पूरी तरह से पत्तन ने ट्रेड के अनुरोध पर पांच वर्षों की अवधि में घाटे को बांटने का सर्वसम्मति से निर्णय लिया था। केपीटी के न्यासी मंडल का भी यही मत था कि चूंकि आगामी वर्षों के लिए स्टीवडोरिंग करारों पहले ही अंतिम रूप दिया जा चुका है और दरों भारी संशोधन की स्थिति में, स्टीवडोर्स स्वयं भी दरों में भारी वृद्धि के प्रभाव को वहन नहीं कर सकते और इसे अंतिम उपभोक्ताओं पर नहीं डाला जा सकता, जिसके वाणिज्यिक परिणाम हों सकते हैं और विधिक समस्याएं होंगी तथा इसलिए नुकसान को बांटने का निर्णय लिया गया था जो पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा के मद्देनजर लागत प्रभाव सुनिश्चित करेगा।						
(xii)	विवरण-घ में सुविचारित नियोजित पूंजी रु0 2.75 करोड़ के लिए आधार भेजे। विवरण में सुविचारित नियोजित पूंजी का ब्रेकअप भी भेजें।	विवरण में सुविचारित नियोजित पूंजी का ब्रेकअप दर्शाता विवरण भेजा गया है। <div>(राशि रु0 में)<table><tr><td>ओपनिंग सकल प्रखंड</td><td>44038339</td></tr><tr><td>घटायी से मूल्यवास्त</td><td>16466878</td></tr><tr><td>स्थिति मूल्य</td><td>27541461</td></tr></table></div>	ओपनिंग सकल प्रखंड	44038339	घटायी से मूल्यवास्त	16466878	स्थिति मूल्य	27541461
ओपनिंग सकल प्रखंड	44038339							
घटायी से मूल्यवास्त	16466878							
स्थिति मूल्य	27541461							
(xiii)	पुष्टि करते हुए कि ब्लक तथा ब्रेक ब्लक कार्गो के प्रहस्तन के लिए विवरण-घ में सुविचारित गैंग अपेक्षा 14383 छह महीने की अवधि 1 जून 2011 से 30 नवम्बर 2011 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि रु0 14383 की गैंग अपेक्षा 01-06-2011 से 30-11-2011 तक छह महीनों के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है।						
(xiv)	केपीटी ने अपनी गणनाओं में सीमेंट तथा सोडा एश के कार्गो धुपुट पर विचार नहीं किया है और उक्त कार्गो को प्रहस्तित किए जाने के लिए कोई दर भी प्रस्तावित नहीं की है, शायद इस आधार पर	सोडा एश केपीटी में लम्बे समय से प्रहस्तित नहीं किया जा रहा है और इन कार्गो के प्रहस्तन किए जाने के मौके भी दूर तक दिखाई नहीं देते हैं। मौजूदा वित्तीय वर्ष के छह महीनों के दौरान 14604						

	कि 1 जून 2011 से 30 नवम्बर 2011 तक छह महीने की अवधि के दौरान ये कामों प्रहरित नहीं किए गए थे। इस संबंध में, केपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि यदि भविष्य में ऐसे कामों का प्रहरित किया जाता है तो कौन सी दरें वसूल की जाएंगी।	मीट की बहुत ही नगण्य मात्रा का प्रहरित किया गया है। दरों के संबंध में जो ऐसे कामों के प्रहरित किए जाने पर वसूल की जाएंगी, यह स्पष्ट किया गया है कि टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित "सभी अन्य अविनिर्दिष्ट सामान" के लिए निर्धारित दरें प्रभारित की जाएंगी। इसके अलावा, इन कामों के लिए पृथक दरें निर्धारित करने से बहुत अधिक प्रति टन दरें होंगी। उदाहरण के लिए पहले से यथा प्रस्तावित रु० 21220/- की प्रति गैंग राजस्व अपेक्षा को लेंते हुए, सीमेंट के लिए प्रति टन दर रु० 75.37 प्रति मीट रहेगी। यह 14604 मी.ट. सीमेंट के प्रहरित के लिए वास्तव में तैनात किए गए 52 गैंगों पर आधारित है। उपर्युक्त के विपरीत, पत्तन ने रु० 36.26 प्रति मीट वसूल किए हैं।
(xv)	यह दिखाई देता है कि विवरण-ड में रु० 36 लाख पर परिगणित 17 दिनों की ओवरटाइम लागत को विवरण-घ में दिए गए लागत परिकलन में शामिल नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, विवरण-घ की प्रासंगिकता स्पष्ट करें।	प्रस्ताव में सुविचारित वेतनों तथा मजदूरियों पर व्यय राशि रु० 184764814/- में पूर्वानुमानित ओटी संबंधी रु० 40,00,000/- पहले से शामिल किया गया है। हालांकि 17 दिनों के लिए ओटी रु० 36 लाख परिगणित होता है जैसा विवरण-ड में दर्शाया गया है, इसे पूर्णांकित किया गया है और विवरण-घ में रु० 40,00,000/- सुविचारित किया गया है।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 11 जनवरी 2013 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन रखे थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, कांडला पत्तन कर्मचारी संघ (केपीकेएस) ने अपने पत्र दिनांक 11 जनवरी 2013 द्वारा विषय प्रस्ताव पर अपने लिखित निवेदन भेजे थे। तत्पश्चात्, कांडला स्टीवडोर्स असोसिएशन लिमिटेड (केएसए) ने अपने पत्र दिनांक 28 जनवरी 2013 द्वारा और कांडला पोर्ट डॉक स्टीवडोर्स असोसिएशन (केपीडीएसए) ने अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी 2013 द्वारा केपीटी को संबंधित और इस प्राधिकरण को पृष्ठांकित प्रति में विषय प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। इन निवेदनों की एक-एक प्रति हमारे पत्र दिनांक 30 जनवरी 2013 और 13 फरवरी 2013 द्वारा टिप्पणियों के लिए केपीटी को अग्रेषित की गई थी। केपीटी ने उसपर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं।

7.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, निम्नलिखित बिन्दु इस अनुरोध के साथ केपीटी के नोटिस में लाए गए थे कि हमारे पत्र दिनांक 17 जनवरी 2013 द्वारा कार्रवाई शुरू की जाए—

- (i). केपीटी का प्रस्ताव परिवर्तनीय महंगाई भत्ता (वीडीए) की दर में बदलाव को लेने के लिए तिमाही आधार पर ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए प्रति टन दरों में संशोधन करने के लिए है। पत्तन ने वीडिए में बदलाव दर्शाने के लिए अपनी ओर से प्रत्येक तिमाही में प्रति टन दरों को संशोधित करने और उसके लिए बाद में प्राधिकरण का अनुसमर्थन प्राप्त करने के लिए प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, केपीटी देखे कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों के प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क निर्धारण की मांग करते हैं।
- (ii). वास्तविक अनुमानों के आधार पर तीन वर्षों अर्थात् 2012-13 से 2014-15 के प्रशुल्क चक्र को कवर करते हुए अपने सीएचडी के ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए दरों की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दोबारा तैयार करें। प्रस्ताव तैयार करते समय, वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान अप्रैल 2012 से दिसम्बर 2012 अवधि के वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2012-13 के अनुवर्ती तीन महीनों के लिए अनुमानों पर निर्धारित किए जाएं।
- (iii). केपीटी के सीएचडी के लिए दरें संबद्ध प्रशुल्क आदेश में रिकार्ड किए गए कारणों से एक वर्ष 2011-12 की अवधि के लिए आखिरी बार निर्धारित की गई थी। प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा किए जाने की अपेक्षा करते हैं। इसलिए, केपीटी से अनुरोध है कि वर्ष 2011-12 के लिए सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित सीएचडी के लेखों द्वारा समर्थित वर्ष 2011-12 के दौरान अपने सीएचडी द्वारा प्रोद्भूत लागत, प्रहरित किए गए घटक-वार यातायात की वास्तविक मात्रा और वसूल की गई आय के ब्योरे भेजे।
- (iv). संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत घाटशुल्क में सीएचडी के ऑन-बोर्ड लेबर प्रभार शामिल करने के लिए कांडला पोर्ट्स स्टीवडोर्स असोसिएशन द्वारा दिए गए सुझाव की जांच करें।

7.2. हमारे पत्र दिनांक 17 जनवरी 2013 के अनुसरण में, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 फरवरी 2013 द्वारा अपना पुनः तैयार किया गया प्रस्ताव दाखिल किया था और अपना प्रत्युत्तर/निवेदन भी भेजे थे। केपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें नीचे सारबद्ध की गई हैं—

- (i). संशोधित प्रस्ताव वास्तविक अनुमानों के आधार पर तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के प्रशुल्क चक्र के लिए तैयार किया गया है। यथा निदेश, वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान अप्रैल 2012 से दिसम्बर 2012 अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2012-13 के अनुवर्ती तीन महीनों के अनुमानों के आधार पर तैयार किए गए हैं।
- (ii). संशोधित प्रस्ताव में निम्नलिखित बिन्दुओं को लेखा में लिया गया है—
 - (क). 01-01-2012 से देय मजदूरी संशोधन की वजह से वेतन और मजदूरी में वृद्धि के लिए 20 प्रतिशत प्रावधान।
मूल वेतन पर 10 प्रतिशत की वीडिए वृद्धि।
 - (ख). वर्ष 2011-12 के दौरान आय पर व्यय की अधिकता राशि रु0 9,17,01,747/- और वर्ष 2012-13 के लिए रु0 11,05,54,557/- क्रमशः वर्ष 2012-13 और 2013-14 में सुविचारित किए गए हैं।
 - (ग). ओवरटाइम राशि रु0 6,00,00,000/- को 5 वर्षों में बांटा गया है और तदनुसार प्रत्येक वर्ष में रु0 1,20,00,000/- सुविचारित किया गया है।
 - (घ). वर्ष 2013-14 और 2014-15 के अनुमानन में मजदूरी बिल (वीडीए से इतर) में सामान्य वृद्धि के लिए 3 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है। अन्य व्यय टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार 6.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानित किया गया है।
- (iii). पत्तन ने सीएचडी का संशोधित लागत विवरण दाखिल किया है। 2011-12 से 2014-15 अवधि के लिए केपीटी द्वारा प्रेषित लागत स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है—

(रु0 में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक	अनुमान			
		आंकड़े	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
(1)	कुल व्यय	420514847	496039764	524762792	554769573	
(2)	उपदान	25372723	37146748	29002949	24645265	
(3)	पेशन का संवयन	12799998	18739742	18364993	14839349	
(4)	पेशन	63027279	92274622	103033294	120799844	
(5)	वर्ष 2011-12 के दौरान (आंटी के अलावा) आय पर व्यय की अधिकता रु0 91701747 + बोर्ड द्वारा यथा निर्णीत 5 वर्षों के लिए बांटी गई आंटी राशि अर्थात् रु0 (3 करोड़ * 2/5) = रु0 12000000	108459654	103701738	122554551	12000000	
(6)	कुल व्यय (1+2+3+4+5)	630174501	747902614	797718579	727057031	
(7)	नियोजित पूँजी	27541000	27541000	27541000	27541000	
(8)	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाल @ 16% वार्षिक	4406560	4406560	4406560	4406560	
(9)	राजस्व अपेक्षा	634581061	752309174	802125139	731413591	
(10)	आपूर्ति किए गए कुल गैंग (स.)	27554	28139	28139	28139	
(11)	अपेक्षित राजस्व प्रति गैंग	23030	26735	28506	25995	

- (iv). पत्तन ने अपेक्षित राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग की पूर्ति करने के लिए घटक-वार प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए गणना भेजी है।
- (v). तदनुसार, मौजूदा दरों की तुलनात्मक स्थिति और अब प्रस्तावित की गई दरों के साथ ऑन-बोर्ड लेबर के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

क्र.सं.	कार्गो मदें	मौजूदा दरें (प्रति टन)				प्रस्तावित दरें (प्रति टन)				वृद्धि का %			
		बल्क		ब्रेक बल्क		बल्क		ब्रेक बल्क		बल्क		ब्रेक बल्क	
		विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०
1	उर्वरक / उर्वरक कच्चा भात	13.96	8.37	42.92	25.75	24.36	14.61	-	-	74.79%	74.55%	-	-
2	चावल और अन्य खाद्यान्न	21.62	12.97	27.23	16.34	40.63	24.38	65.63	39.38	87.92%	87.97%	141.02%	141%
3	सीमेंट	-	-	21.05	12.63	-	-	129.75	77.85	-	-	516.38%	516.38%
4	स्टील कोइल और स्टील पाइप	-	-	17.55	10.53	-	-	34.9	20.94	-	-	98.86%	98.86%
5	टिम्बर तथा अन्य लट्टे	-	-	38.64	23.18	-	-	53.13	31.88	-	-	37.5%	37.53%
6	सोडा एश	-	-	60.89	36.54	-	-	-	-	-	-	-	-
7	मशीनरी पैकेज और अन्य पैकेज	-	-	72.84	43.71	-	-	32.41	19.45	-	-	(-55.51%)	(-55.51%)
8	लोह अयस्क	11.14	11.14	-	-	22.59	22.59	-	-	102.76%	102.78%	-	-
9	लोह अयस्क से इतर अयस्क	12.20	7.32	-	-	22.22	13.33	-	-	82.13%	82.10%	-	-
10	कबाड़	20.45	12.27	-	-	45.25	27.15	-	-	121.27%	121.27%	-	-
11	तेल एक्स्ट्रैक्शन्स	18.95	11.37	-	-	28.31	16.98	40.01	24.01	49.39%	49.34%	-	-
12	ताप कोयला	10.39	10.39	-	-	27.33	27.33	-	-	163.04%	163.04%	-	-
13	अन्य कोयला	9.11	5.46	-	-	12.15	7.29	-	-	33.36%	33.51%	-	-
14	नमक	11.12	6.67	32.59	19.55	16.84	10.11	35.49	21.29	51.43%	51.57%	8.89%	8.9%
15	झोसी	17.42	10.45	25.80	15.48	28.16	16.89	73.98	44.39	61.65%	51.62%	186.74%	186.75%
16	लमी अन्य अतिनिष्ठ सामान	10.85	5.51	36.26	21.75	14.70	8.82	-	-	35.48%	35.48%	131.77%	-
17	पैनाइट और भारबल	-	-	-	-	-	-	50.79	30.48	-	-	-	-

- (vi). केपीटी ने वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहस्तित घटक-वार यातायात की वास्तविक मात्रा, वसूल की गई आय और सीएचडी द्वारा प्रोद्भूत लागत के ब्योरे भेजे हैं।
- (vii). बीडीए में तिमाही वृद्धि आमेलित करने के लिए तिमाही आधार पर दरें संशोधित किए जाने के अपने प्रस्ताव पर हमारे द्वारा कही गई बात के संबंध में, केपीटी ने एक बार दोबारा 11 जनवरी 2013 को हुई संयुक्त सुनवाई में यथा चर्चा किए गए तीन वर्ष प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान प्रत्येक वर्ष की शुरुआत में प्रति टन दर पर (संचयी आधार पर) निश्चित प्रतिशत वृद्धि स्वीकार करने का अनुरोध किया है। इसने बताया है कि यह पट्टा किरायों/अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण पर टीएएमपी द्वारा स्वीकृत की गई वार्षिक वृद्धि के अनुसार है।
- (viii). संयुक्त सुनवाई में घाटशुल्क में सीएचडी के ऑन-बोर्ड लेबर प्रभार को शामिल करने के लिए कांडला पोर्ट स्वीडोस असोसिएशन द्वारा दिए गए सुझाव के संदर्भ में, केपीटी ने निम्नलिखित निवेदन किए थे:-
- (क). स्टीवडोरिंग प्रभार महासागर मालभाड़ा का लगभग अपरिवर्तनीय भाग है और सामान्य तौर पर पोत एजेंटों द्वारा स्टीवडोर्स को भुगतान किया जाता है, जब घाटशुल्क प्रभार नियातक/आयातक द्वारा कस्टम हाउस एजेंट्स को प्रतिपूर्ति किए जाते हैं।
- (ख). स्टीवडोरिंग प्रभार उतराई प्रभारों में शामिल करते हुए कस्टम ड्यूटी, जो कस्टम द्वारा सामानों की सीआईएफ कीमत के प्रतिशत रूप में वसूल किए जाते हैं, के प्रयोजन के लिए सामानों का "निर्धारणीय मूल्य" का हिस्सा है, जबकि घाटशुल्क प्रभार निर्धारणीय मूल्य का हिस्सा नहीं है क्योंकि इन्हें सामानों की उतराई के बाद प्रोद्भूत किया जाता है। आयातक अपने शुल्क दावों के लिए घाटशुल्क और ऑन-बोर्ड लेबर प्रभारों हेतु पत्तन द्वारा जारी किए गए पृथक बिलों/रसीदों की अपेक्षा कर सकते हैं।
- (ग). घाटशुल्क प्रभारों और ऑन बोर्ड लेबर प्रभारों के प्रयोजन के लिए घटकों का वर्गीकरण बहुत अधिक भिन्न है और यदि दोनों प्रभारों को जोड़ा जाता है तो घटकों का वर्गीकरण एकसमान होगा।

- (घ). घाटशुल्क प्रभारों की वसूली और ऑन-बोर्ड लेबर प्रभारों की इकाईयां भिन्न हैं। जब घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए विभिन्न इकाईयां निर्धारित की जाती हैं जैसे घन मीटर, मीट्रिक टन, सख्याएं, यथामूल्य, ऑन बोर्ड लेबर प्रभारों की वसूली की इकाई केवल मीट्रिक टन है। इसलिए, वसूली की इकाई के मामले में एकरूपता समेकन से पहले सुनिश्चित की जानी चाहिए।
- (ङ). घाटशुल्क और स्टीवडोरिंग प्रभारों का समेकन कुछ व्यावहारिक मुश्किलें पैदा कर सकता है। उदाहरण के लिए यदि सीआईएफ आधार पर कांडला पत्तन को विदेशी पत्तन से सामान्य निर्यात किए जाते हैं तो विदेशी पत्तन में स्थित निर्यातक को कांडला में सामानों की उतराई के लिए स्टीवडोरिंग प्रभार शामिल करने होंगे और कांडला में स्थित आयातक से प्रभारों की वसूली पहले ही कर ली जाएगी। ऐसी परिस्थिति में, स्टीवडोर घाटशुल्क प्रभारों का भुगतान करने के लिए सहमत नहीं होगा क्योंकि वह अपने स्टीवडोरिंग प्रभारों का भुगतान पहले ही कर चुका है और सीएचए भी ऑन-बोर्ड लेबर प्रभार अदा करने के लिए कभी भी सहमत नहीं होगा क्योंकि वह निर्यातक को समेकित दर का भुगतान पहले ही कर चुका है। इसी तरह की स्थिति सीआईएफ आधार पर विदेशी पत्तन को कांडला से निर्यात किए गए सामानों पर भी उत्पन्न होगी। यह समस्या आगे और बढ़ जाएगी यदि कुछ आयात जिन्होंने सीआईएफ आधार पर कार्गो का आयात किया हो जबकि कुछ आयातकों ने एफओबी आधार पर कार्गो का आयात किया हो। इसलिए, यह राय दी गई है कि घाटशुल्क में ऑन-बोर्ड लेबर प्रभारों को जोड़े जाने का मुद्दा बाद में सभी संबंधितों से सुविचारित राय प्राप्त होने के बाद लिया जाएगा।

7.3 कंपीटी से प्राप्त संशोधित प्रस्ताव उपयोक्ता/उपयोक्ता असोसिएशन को हमारे पत्र दिनांक 27 फरवरी 2013 द्वारा परिचाति किया गया था। ऐसे प्राप्त हुई टिप्पणियां कंपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रपिठ की गई थीं। तथापि, कंपीटी ने उत्तरपर अपना प्रत्युत्तर नहीं भेजा है।

8 संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 फरवरी 2013 की प्राथमिक सवीक्षा के आधार पर कंपीटी से हमारे पत्र दिनांक 12 जुलाई 2013 द्वारा कुछ बिन्दुओं को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। कंपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 जुलाई 2013 द्वारा हमारे प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और कंपीटी के जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं -

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंपीटी से प्राप्त प्रत्युत्तर																																																				
(i).	कृपया अनुबंध-1, क्र.सं. (त) में वर्ष 2011-12 में सुविचारित रु0 10,845.9654 का ब्रेकअप भेजें।	यह निवेदन है कि वर्ष 2012-13 में रु0 103701747/- सुविचारित किया गया है जिके लिए पत्तन ने ब्रेकअप भेजा है।																																																				
(ii).	आरई 2012-13 तथा बीई 2013-14 और आरई 2011-12 तथा बीई 2012-13 में सीएचडी से संबंधित आकड़ों का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक ओवरटाइम रु0 1675.76 लाख है जो वास्तविक मूल वेतन जमा डी.ए. (रु0 1959.39) का 85 प्रतिशत होता है। तत्काल पिछले वर्ष 2010-11 में, सीएचडी के लिए ओवरटाइम व्यय रु0 1001.59 लाख प्रतिवेदित किया गया है जो मूल वेतन जमा डी.ए. रु0 2041.09 लाख का 50 प्रतिशत होता है। इस संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-	(क). प्राथमिक कारण जो ओवरटाइम व्यय में वृद्धि की वजह से हो सकता है सीएचडी गैंगों के सापेक्ष उनकी आपूर्ति के लिए मांग की अधिकता है। मह-वार मांग बनाम सीएचडी गैंगों की आपूर्ति और घाटा निम्नवत् है:-																																																				
	(क). वर्ष 2011-12 में ओवरटाइम लागत में तीव्र वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।																																																					
	(ख). यह दिखाई देता है कि वर्ष 2011-12 में प्रतिवेदित ओवरटाइम लागत में मजदूरी संशोधन बकाया राशियों का प्रभाव शामिल है। यदि ऐसा है तो कृपया इस लागत में शामिल पूर्व अवधि के मजदूरी संशोधन बकाया राशियों की मात्रा दर्शाएं।																																																					
		<table><tr><th>माह</th><th>सीएचडी गैंगों की मांग</th><th>सीएचडी गैंगों की आपूर्ति</th><th>घाटा</th></tr><tr><td>अप्रैल 2011</td><td>1928</td><td>1594</td><td>334</td></tr><tr><td>मई 2011</td><td>1986</td><td>1643</td><td>343</td></tr><tr><td>जून 2011</td><td>2031</td><td>1614</td><td>417</td></tr><tr><td>जुलाई 2011</td><td>2350</td><td>1668</td><td>682</td></tr><tr><td>अगस्त 2011</td><td>2350</td><td>1668</td><td>682</td></tr><tr><td>सित 2011</td><td>2440</td><td>1620</td><td>820</td></tr><tr><td>अक्तू 2011</td><td>2161</td><td>1654</td><td>507</td></tr><tr><td>नव 2011</td><td>2223</td><td>1611</td><td>612</td></tr><tr><td>दिस 2011</td><td>2467</td><td>1672</td><td>795</td></tr><tr><td>जन 2012</td><td>2200</td><td>1669</td><td>531</td></tr><tr><td>फर 2012</td><td>2028</td><td>1496</td><td>532</td></tr><tr><td>मार्च 2012</td><td>1747</td><td>1544</td><td>203</td></tr></table>	माह	सीएचडी गैंगों की मांग	सीएचडी गैंगों की आपूर्ति	घाटा	अप्रैल 2011	1928	1594	334	मई 2011	1986	1643	343	जून 2011	2031	1614	417	जुलाई 2011	2350	1668	682	अगस्त 2011	2350	1668	682	सित 2011	2440	1620	820	अक्तू 2011	2161	1654	507	नव 2011	2223	1611	612	दिस 2011	2467	1672	795	जन 2012	2200	1669	531	फर 2012	2028	1496	532	मार्च 2012	1747	1544	203
माह	सीएचडी गैंगों की मांग	सीएचडी गैंगों की आपूर्ति	घाटा																																																			
अप्रैल 2011	1928	1594	334																																																			
मई 2011	1986	1643	343																																																			
जून 2011	2031	1614	417																																																			
जुलाई 2011	2350	1668	682																																																			
अगस्त 2011	2350	1668	682																																																			
सित 2011	2440	1620	820																																																			
अक्तू 2011	2161	1654	507																																																			
नव 2011	2223	1611	612																																																			
दिस 2011	2467	1672	795																																																			
जन 2012	2200	1669	531																																																			
फर 2012	2028	1496	532																																																			
मार्च 2012	1747	1544	203																																																			
		(ख). गैंगों की मांग तथा आपूर्ति के बीच बेमेल के अलावा, दूसरे																																																				

कारक जो 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के दौरान ओ.टी. में बढ़ोतरी में योगदान दे सकते हैं, मजदूरी संशोधन के परिणाम के रूप में प्रति घंटा ओ.टी. में वृद्धि है। मजदूरी संशोधन से पहले तथा मजदूरी संशोधन के बाद सीएचडी कामगारों अर्थात् टिण्डल तथा आरपी कामगार की प्रत्येक दो श्रेणियों वरिष्ठतम और कनिष्ठतम कर्मचारी की प्रति घंटा ओ.टी. दर दर्शाते हुए तालिका नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

अवधि	माह	प्रति घंटा ओ.टी. दर			
		टिण्डल		आरपी कामगार	
		वरिष्ठ	कनिष्ठ	वरिष्ठ	कनिष्ठ
मजदूरी संशोधन के बाद	अप्रै-11	110.25	52.68	107.25	49.61
मजदूरी संशोधन से पहले	फर-10	83.58	42.75	78.34	42.75
% प्रभार		31.91	23.23	36.90	16.05

इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि ओ.टी. दर प्रति घंटा में मजदूरी संशोधन की वजह से 16 से 32 प्रतिशत के बीच वृद्धि हुई है।

(ग). उपर्युक्त के अलावा, वर्ष 2011-12 के दौरान प्रति घंटा ओ.टी. दर में वृद्धि वीडिए वृद्धि की वजह से थी जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

अवधि	माह	प्रति घंटा ओ.टी. दर			
		टिण्डल		आरपी कामगार	
		वरिष्ठ	कनिष्ठ	वरिष्ठ	कनिष्ठ
वर्ष की शुरुआत	Apr-11	110.25	52.68	107.25	49.61
वर्ष का अंत	Mar-12	121.56	56.26	118.01	54.63
% प्रभार		10.26	6.80	10.03	10.12

यह देखा जा सकता है कि वर्ष के दौरान वीडिए वृद्धि 7-10 प्रतिशत है।

(iii). प्रस्ताव दिनांक 2 जुलाई 2012 में, कैंपीटी ने अपने न्यासी मंडल द्वारा यथा निर्णीत ₹0 3 करोड़ ओवरटाइम को 5 वर्षों की अवधि (अर्थात् वार्षिक 60 लाख) में बांटने पर विचार किया था और शेष ₹0 3 करोड़ सामान्य संशोधन प्रस्ताव से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया था। उसके विपरीत 21 फरवरी 2013 के संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने ₹0 6 करोड़ के ओवरटाइम पर विचार किया था और इसे पांच वर्षों की अवधि (अर्थात् 120 लाख प्रतिवर्ष) में बांटने का प्रस्ताव किया था। ओवरटाइम लागत में संशोधन के लिए कारण बताएं।

ओवरटाइम व्यय ₹0 3 करोड़ से बढ़ाकर ₹0 6 करोड़ जिसे 5 वर्षों की अवधि में बांटा जाना है, किए जाने के कारणों के संबंध में यह बताया गया है कि पिछले प्रस्ताव में केवल छह महीनों के आंकड़ों पर विचार किया गया था जबकि संशोधित प्रस्ताव में सम्पूर्ण 12 महीनों के आंकड़ों पर विचार किया गया था।

(iv). पिछले आदेश में वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित उपदान, पेंशन का कम्यूटेशन और पेंशन भुगतान और मौजूदा प्रस्ताव में कैंपीटी द्वारा दर्शाए गए वास्तविक भुगतानों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र. स.	विवरण	2011-12	
		अनुमान	वास्तविक
(i).	उपदान	53.11	253.73
(ii).	पेंशन का कम्यूटेशन	15.06	127.99
(iii).	पेंशन	392.93	630.31
	जोड़	461.10	1011.98

(क). पेंशन भुगतानों के अनुमान के समय पर, अधिवर्षिता, वीआरएस, चिकित्सा इनकेपिसिटेशन, मृत्यु आदि की वजह से प्रत्येक वर्ष सेवानिवृत्त होने वालों की संख्या पर विचार नहीं किया गया था जो वर्ष 2011-12 में 159 स. और वर्ष 2012-13 में 110 स. हैं।

(ख). इसके अलावा, पेंशन भुगतानों में वार्षिक वृद्धि 5.8 प्रतिशत की दर से सुविचारित की गई थी जोकि वीडिए की दर में देखी गई बहुत मामूली वृद्धि है जिसमें 2010-11 में 11 प्रतिशत तक, 2011-12 में 13 प्रतिशत और 2012-13 में 15 प्रतिशत वृद्धि की गई है।

	कृपया अनुमानित स्थिति के विरुद्ध इन भुगतानों में ऐसी तीव्र वृद्धि के कारण स्पष्ट करें। यदि वास्तविक भुगतानों में पूर्व अवधि से संबंधित बकाया राशियां शामिल हैं तो इसकी मात्रा दर्शाई जाए।	बूढ़े पेंशनरों को लाभों के कम्यूटेशन विस्तार का रिस्टोर्शन तथा विधवा, अविवाहित तथा तलाकशुदा पुत्रियों को परिवार पेंशन का विस्तार सरकार द्वारा वर्ष 2010-11 के दौरान सरकार द्वारा विस्तारित किए गए थे और लाभ 01-01-2007 से विस्तारित किए गए थे। (ग). यह भी जोड़ा जाए कि प्रस्ताव जमा किए जाने के समय पर पेंशन भुगतानों के अनुमानन के समय, पेंशन संशोधन की वजह से पेंशन भुगतानों में होने वाली वृद्धि के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया था। वास्तविक भुगतानों में पूर्व अवधि से संबंधित बकाया राशियों को शामिल नहीं किया गया है।
(v).	वर्ष 2011-12 में केपीटी द्वारा प्रेषित उपदान, पेंशन तथा पेंशन भुगतानों का कम्यूटेशन वार्षिक लेखों से सत्यापित नहीं किया जा सकता क्योंकि इस संबंध में सीएचडी प्रभाग के लिए आंकड़े लेखों में अलग से प्रतिवेदित नहीं किए गए हैं। कृपया पुष्टि करें कि वर्ष 2011-12 के लिए दर्शाए गए ये आंकड़े पत्तन द्वारा व्यवस्थित व्योरो के अनुसार हैं।	2011-12 और 2012-13 के दौरान सीएचडी के वास्तविक पेंशन भुगतान की राशि मासिक पेंशन बिल में "सीएचडी" रूप में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग की आरपीओ स. वाले चिह्नित अभिलेखों के आधार पर परिगणित की गई है।
(vi).	वर्ष 2012-14 और 2014-15 में उपदान, पेंशन भुगतानों और कम्यूटेशन पेंशन का अनुमान लगाने का आधार दर्शाया जाए।	वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए उपदान, पेंशन भुगतान और कम्यूटेशन का अनुमानन दर्शाती गणना भेजी गई है।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). इस प्राधिकरण ने 31 मार्च 2012 तक वैधता अवधि के साथ आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) के लेवी और अन्य प्रभागों के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समेकित दर निर्धारित की थी। हमारे अनुरोध पर, इस प्राधिकरण ने मौजूदा समेकित दर की वैधता को समय-समय पर आखिरी बार आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2012 द्वारा 28 फरवरी 2013 तक विस्तारित किया था।
- (ii). (क). केपीटी का पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 2 जुलाई 2012 2011-12 के छह महीनों अर्थात् 1 जून 2011 से 30 नवम्बर 2011 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित था। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क तीन वर्षों के वैधता चक्र के लिए है। इसलिए, पत्तन को तीन वर्षों अर्थात् 2012-13 से 2014-15 के वास्तविक अनुमानों के आधार पर प्रस्ताव दोबारा तैयार करने की सलाह दी गई थी। केपीटी ने, तदनुसार, लागत विवरण को 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2012-13 अर्थात् अप्रैल 2012 से दिसम्बर 2012 तक के नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर तीन वर्षों अर्थात् 2012-13 से 2014-15 के अनुमानों से अद्यतन करते हुए 21 फरवरी 2013 को संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। केपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव पर प्रासंगिक अशुद्धियों से परामर्श किया गया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान केपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 फरवरी 2013 पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ख). कांडला स्टीवडोर्स असोसिएशन लिमिटेड (केएसएएल) ने निवेदन किया था कि संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 फरवरी 2013 के साथ बोर्ड एजेंडा अथवा बोर्ड संकल्प के कार्यवृत्त में से कोई भी नहीं संलग्न नहीं किए गए हैं। इसलिए, संशोधित प्रस्ताव कांडला पत्तन न्यास के न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.4 पत्तन न्यास से अपेक्षा करता है कि वह पत्तन के न्यासी मंडल के अनुमोदन से इस प्राधिकरण को अपना प्रस्ताव भेजे। इसके अलावा, मंडल के मतों पर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया जाएगा यदि प्रस्ताव के जमा करने के दो महीनों के भीतर प्राप्त होता है। जैसाकि केएसएएल द्वारा सही उल्लेख किया गया है, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 फरवरी 2013 पर बोर्ड एजेंडा या कार्यवृत्त प्राप्त नहीं हुए थे। पत्तन ने जून 2012 के मूल प्रस्ताव पर बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त जमा किए हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.4 इस प्राधिकरण को पत्तन न्यास द्वारा उसके बोर्ड के अनुमोदन के बिना जमा किए गए प्रस्ताव पर विचार करने से नहीं रोकता है।

- (ग) कांडला पोर्ट कर्मचारी संघ (केपीकेएस) ने बताया है कि 24 जनवरी 2007 को केडीएलबी के केपीटी में विलय के बाद ऑन बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए अनुमोदन मांगे जाने की कार्यवाही 18 जून 2007 को शुरू हुई थी और अंतिम दरें 5 वर्षों के बाद अर्थात् 5 मई 2011 को अनुमोदित की गई थी। केपीकेएस के अनुसार, स्पष्टीकरण के आंतरिक विनियम और टीएएमपी द्वारा टुकड़ों में आपूर्ति उठाए जाने से केपीटी को वित्तीय हानि हुई थी।

इस संबंध में, यह बताया गया है कि यह प्राधिकरण हमेशा विस्तृत तरीके से सूचना की मांग करता है। पत्र सं. टीएएमपी/37/2007-केपीटी दिनांक 22 नवम्बर 2007 द्वारा केपीटी को जारी की गई विस्तृत प्रश्नावली के जवाब संशोधित प्रस्ताव के साथ दिनांक 6 जून 2008 को प्राप्त हुए थे। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने प्रति कामगार प्रति पाली आधार पर वसूली के लिए अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव के स्थान पर प्रति टन आधार पर ऑन बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया था। चूंकि 8 जून 2008 को दाखिल किया गया केपीटी का संशोधित प्रस्ताव इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 18 जून 2007 से काफी भिन्न था, इसलिए संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोगकर्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किए जाने जरूरत थी। हमारे पत्र सं. टीएएमपी/37/2007-केपीटी दिनांक 29 जुलाई 2008 द्वारा संशोधित प्रस्ताव पर मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण केपीटी द्वारा 24 सितम्बर 2008 को भेजे गए थे। भेजी गई सूचना में देखे गए अन्तरालों को 28 नवम्बर 2008 को पत्तन के नोटिस में लाए गए थे जिन्हें पत्तन द्वारा 6 मार्च 2009 को संबोधित किया गया था। 8 अप्रैल 2010 को हुई संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों पर कार्यवाई भी केवल 11 अक्टूबर 2010 को भेजी गई थी। अंतिम विचार के लिए विभिन्न फलों पर लिए गए समय पर विचार करते हुए, केपीटी को हुए वित्तीय नुकसान, यदि कोई हो, के लिए टीएएमपी को जवाबदेह ठहराना उचित नहीं है।

केपीकेएस ने भी यह दावा किया है कि टीएएमपी ने मध्यवर्ती अवधि 2007 से 2011 तक के लिए दरें अनुमोदित की हैं। 5 मई 2011 को अधिसूचित आदेश सं. टीएएमपी/37/2007-केपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई दरें अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू हुई थी।

केपीकेएस ने बताया है कि टीएएमपी ने वर्ष 2007 में प्रचलित लागत के आधार पर मध्यवर्ती अवधि 2007 से 2011 के लिए दरें अनुमोदित की थीं। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि केपीटी के साथ केडीएलबी के विलय के बाद ऑन-बोर्ड लेबर के लिए प्रारम्भिक निर्धारण आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा किया गया था। चूंकि यह प्रारम्भिक निर्धारण था और चूंकि अधिसूचित दरसात में कोई विशिष्ट दर उपलब्ध नहीं थी, इसलिए केपीटी ने पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ परस्पर कसूर के आधार पर मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के प्रावधानों के अनुसार प्रति कामगार प्रति पाली आधार पर तदर्थ दर का प्रस्ताव किया था। चूंकि आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा अनुमोदित दरें 30 दिनों की अवधि के बाद प्रभावी होनी थी, इसलिए इस प्राधिकरण ने नई दरें लागू होने तक प्रस्तावित तदर्थ दरों के लिए कार्यान्तर अनुमोदन प्रदान किया था।

- (गि). इस मामले की कार्यवाही के दौरान, केपीटी ने मैनिंग मान से संबंधित हमारे प्रश्नों का जवाब देते समय कहा था कि इस प्राधिकरण को स्वयं को मैनिंग मान के कार्यान्वयन से नहीं जोड़ना चाहिए, क्योंकि एक नौसेना मामला है और संबद्ध पत्तन न्यासों पर छोड़ दिया जाना चाहिए। कांडला पोर्ट कर्मचारी संघ (केपीकेएस) ने भी यह टिप्पणी की थी कि इस प्राधिकरण का कामगार फेडरेशनों के साथ राष्ट्रीय स्तर पर संयुक्त आंतरिक मामलों से कोई लेनादेना नहीं है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि यह प्राधिकरण भारत के महापत्तनों और उनमें प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क विनियमित करने के लिए सविधि द्वारा अधिकार प्राप्त एक निगमित संस्था है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, महापत्तन न्यासों से यह अपेक्षा की गई है कि वे प्रौद्योगिकी बदलावों के मद्देनजर मैनिंग मान की नियमित समीक्षा करें और राष्ट्रीय स्तरीय मजदूरी समाधानों के रूप में समय-समय पर पीस-रेट योजना की दसों और डैटम में संशोधन करें। मैनिंग मान/डैटम के कार्यान्वयन का पत्तन प्रशुल्क के निर्धारण पर प्रभाव रहा है और ज्यादा विशेषतः सीएचडी जो एक लेबर गहन प्रभाग है। यह प्राधिकरण मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से बंधा हुआ है जोकि एमपीटी एक्ट, 1963 की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को जारी किया गया सरकार का नीति निदेश है। इसलिए, यह प्राधिकरण मैनिंग मान तथा डैटम के कार्यान्वयन के संबंध में स्थिति को नजरअंदाज नहीं कर सकता।

(iv) केपीटी ने बताया है कि डैटम 1979 में निर्धारित किए गए थे और यूनियनों ने डैटम में वृद्धि का विरोध किया था। उन्होंने पीस दगे में वृद्धि की मांग की थी। पत्तन ने कहा था कि उसने डैटम के संशोधन के लिए प्रस्ताव दिया है और इसे परामर्श तरीके से हल करना होगा।

मैनिंग मान के संबंध में, केपीटी ने सूचित किया है कि मैनिंग मान का प्रथम चरण 22 अप्रैल 2012 से कार्यान्वित किया गया है। इसने स्पष्ट किया है कि मैनिंग मान के कार्यान्वयन के मद्देनजर, गैंग संख्या में कटौती की गई है और ओवरटाइम लागत में भी कमी की गई है। केपीटी ने पुष्टि की है कि 80 प्रतिशत की संभावित मैनिंग मान कार्यान्वित किया गया है। यह आशंका है कि मैनिंग मान के पूर्ण कार्यान्वयन से मैनपावर का 30 प्रतिशत से 40 प्रतिशत अधिशेष हो जाएगा और इसलिए उनकी पुन-तैनाती अथवा रिट्रेनमेंट अथवा पुन-प्रशिक्षण के लिए बिना सही योजना बनाए, मैनिंग मानों का 100 प्रतिशत कार्यान्वयन करने से पत्तन में विकट स्थिति उत्पन्न हो जाएगी और पत्तन क्षेत्र में भारी औद्योगिक अशांति पैदा हो जाएगी। पत्तन ने बताया है कि संशोधित मैनिंग मान का दूसरा चरण कामगारों की सेवानिवृत्ति/मौत पर विचार करते हुए धीरे-धीरे कार्यान्वित करने पर विचार किया जाएगा और यह सुनिश्चित किया जाएगा कि गैंग अधिशेष न हो जाए जिससे औद्योगिक अशांति न पैदा हो जाए।

इस मामले में नीति निर्णय लिए जाने तक, पत्तन स्टीवडोरो से उनके वेतनों तथा मजदूरियों की वसूली करने का प्रस्ताव करता है।

यह बर्तमान प्रासंगिक है कि मैनिंग मान/डैटम के कार्यान्वयन से आखिरकार लागत में कटौती होगी। केपीटी द्वारा स्टीवडोरो से लेबर प्रवृत्त अधिशेष की लागत वसूल करने के मद्देनजर, संशोधित मैनिंग मान के कार्यान्वयन का अपेक्षित उद्देश्य पूरा नहीं होगा। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.6.1 गैर-यातायात राजस्व स्रोतों जैसे संपदा किराये/प्रीमियम, संचयित आरक्षित निधियां और यातायात राजस्व से शेषजमा से अधिशेष लेबर लागत के प्रभाव की अनुमति देता है। दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 पहले अधिशेष लेबर की लागत यदि कोई हो, को पूरा करने के लिए राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति या लागू करने के लिए पत्तन न्यासों को अधिकार प्रदान करता है और शेषजमा का कम से कम 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित किया जाना चाहिए। केपीटी का सलाह दी जाती है कि मैनिंग मान का दूसरा चरण कार्यान्वित करने के समय मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुसार अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करें।

उपरोक्त स्थिति होने के बावजूद, तथापि, पत्तन द्वारा दिए गए आश्वासन के मद्देनजर कि संशोधित मैनिंग मान का दूसरा चरण सीएचडी में अधिशेष मैनपावर के मुद्दे को संबोधित करने के बाद धीरे-धीरे कार्यान्वित किया जाएगा जिसमें कुछ समय लगेगा और डैटम यूनियन के साथ विचार-विमर्श से संशोधित किया जाएगा, यह मामला पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित अनुमानों में सुविचारित डैटम और आंशिक रूप से संशोधित मैनिंग मान के आधार पर केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रति टन लंबी निर्धारित करने के लिए विरलेषित किया गया है। पत्तन का सलाह दी जाती है कि सीएचडी के लिए दसों की अगली समीक्षा के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय अगले संशोधन और इसके प्रभाव को लेने से पहले संशोधित मैनिंग मान और डैटम के पूर्ण कार्यान्वयन के लिए जरूरी कदम उठाए जाएं।

(v) कॉन्टेलर पोर्ट स्टीवडोर्स असोसिएशन (केपीएसए) और कुछ अन्य उपयोक्ता असोसिएशनों ने कुछ कार्गो के अभिव्यक्त प्रहरतन के लिए गैंगों की कल्पित बुकिंग, बाह्य लंगरगाह में प्रचालन करने वाले पोतों के लिए अतिरिक्त गैंग प्रति टुक की अनिवार्य बुकिंग आदि के बारे में शिकायत की थी। पत्तन ने इस संबंध में मजदूरों के प्रतिनिधियों पर प्रतिक्रिया नहीं दिखाई थी। पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह पत्तन

असोसिएशनों द्वारा उठाए गए इन मुद्दों को प्रमुखता से संबोधित करे और ऐसी पद्धति को समाप्त करे और कार्य करने की अपनी प्रणाली में पारदर्शिता लाने।

केपीएस ने यह भी निवेदन किया है कि बीओटी प्रचालकों जैसे एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, आरएस इफ्रापोर्ट के मामले में गैंग बूक नहीं किए गए हैं क्योंकि पत्तन ने तत्संबंधी बीओटी प्रचालकों के साथ रियायत करार पर हस्ताक्षर किए हैं। उनका मत है कि बीओटी प्रचालकों से पत्तन द्वारा अर्जित राजस्व हिस्सेदारी लेबरों की नियुक्ति और घाटशुल्क प्रभाओं के स्थान पर है और इसलिए केपीएस ने सुझाव दिया है कि पत्तन को प्रत्येक पाली में एक गैंग प्रति हुक की लागत पर विचार करना चाहिए और इसे राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति से नामे चाहिए। असोसिएशन द्वारा कही गई बात प्रासंगिक नहीं पाई गई है क्योंकि केपीटी संबद्ध बीओटी प्रचालकों के साथ उनके द्वारा किए गए अलग-अलग लाइसेंस करार द्वारा शासित है। इसके अलावा, बीओटी प्रचालकों ने समेकित कंटेनर कार्गो/प्रहस्तन सेवा ऑफर की है जिसके लिए प्रशुल्क लागू दिशानिर्देशों के आधार पर अलग से निर्धारित किया गया है।

- (vi) कांडला पोर्ट कर्मचारी संघ (केपीकेएस) ने उल्लेख किया है कि केपीटी द्वारा वहनित रु0 36 करोड़ का नुकसान लेवी को प्रति कामगार प्रति पाली से प्रति टन आधार में परिवर्तित करने की वजह से है। केपीकेएस ने मजदूरी और प्रतिशत लेवी प्रणाली की वसूली की पूर्ववर्ती प्रणाली में वापिस करने का सुझाव दिया है। केपीकेएस द्वारा कही गई बात गलत बयान है और किसी विश्लेषण द्वारा स्थापित नहीं किया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. एलबी-13018/4/05-एल-11 दिनांक 24 जून 2009 द्वारा सभी महापत्तन न्यासी को स्टीबडोरिंग प्रचालनों के लिए प्रभाओं पर आधारित टनभार अंगीकृत करने की सलाह दी गई थी। पिछले प्रशुल्क आदेश एवं मौजूदा प्रस्ताव में स्टीबडोरिंग सेवाओं के लिए सीएचडी से लेबर की आपूर्ति के लिए वस्तुवार प्रति टन दर हेतु केपीटी का प्रस्ताव मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत सत्यता के अनुसार है। टनभार से प्रतिशत आधार में लेवी का आधार परिवर्तित करने के लिए केपीकेएस का अनुसंधान मंत्रालय की सलाह के अनुसार नहीं है।

- (vii) (क) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि प्रचालित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के सदर्भ में निर्धारित अवधि की समाप्ति पर वार्षिक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जाए। यदि वार्षिक निष्पादन में निम्नता पूर्वानुमानों की तुलना में + या - 20 प्रतिशत देखी जाती है तो अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क भावी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा।

- (ख) पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 में अनुमोदित सीएचडी से तैनात किए गए ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समेकित दर वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानों पर आधारित थी। वर्ष 2011-12 के लिए लागत स्थिति का अनुमान लगाने के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसर्तित दृष्टिकोण वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करने के लिए अंगीकृत किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए केपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़ों में निम्नलिखित संशोधन किए गए हैं-

- (i) वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक स्थिति प्रस्तुत करते समय, व्यय अर्थात् मजदूर कार्यालय और प्रशासन व्यय, प्रचालन तथा अनुसंधान व्यय, विक्रित व्यय, मूल्यह्रास केपीटी द्वारा सुविचारित किए गए हैं जैसा सीएचडी के लिए केपीटी के लेखापरीक्षक वार्षिक लेखों में बताया गया है और इसलिए सिवाय इसके स्वीकार किया गया है जो संशोधित किए गए हैं जिन्हें नीचे स्पष्ट किया गया है:-

- (क) वार्षिक लेखों में रु0 5491.66 लाख पर प्रविष्टित कुल वार्षिक वेतनों तथा मजदूरी लागत से, पत्तन ने वर्ष 2011-12 में प्रोद्भूत रु0 1675.76 लाख की ओवरटाइम लागत के अलावा रु0 3815.91 लाख पर वेतन तथा मजदूरी पर विचार किया है। पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 2 जुलाई 2012 में, केपीटी ने अपने न्यासी स्टडल द्वारा यथा निर्णीत रु0 3 करोड़ को पांच वर्षों की अवधि में बांटने का प्रस्ताव किया है और शेष इसके दरमान की सामान्य संशोधन में समायोजित किए जाने का प्रस्ताव किया गया था।

तदुपरांत, 21 फरवरी 2013 के संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने रु0 6 करोड़ के ओवरटाइम पर विचार किया है और इसे पांच वर्षों की अवधि में बांटने का

लाख प्रतिवर्ष) में बढ़ने का प्रस्ताव किया है। जब वर्ष 2011-12 में ओवरटाइम व्यय को ₹0.3 करोड़ से ₹0.6 करोड़ करने का कारण पूछा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि पूर्ववर्ती प्रस्ताव केवल छह महीनों के आकड़ों पर आधारित था जबकि फरवरी 2013 का संशोधित प्रस्ताव पूरे वर्ष के वार्षिक आंकड़ों पर विचार करता है।

वर्ष 2011-12 के वार्षिक आंकड़ों की जांच करने पर, यह देखा गया है कि ओवरटाइम सहित कुल वेतन तथा मजदूरी ₹0.549166 लाख है जो पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित वेतनों तथा मजदूरी लागत की अपेक्षा 56 प्रतिशत अधिक होगी। वार्षिक वेतनों तथा मजदूरी में तीव्र वृद्धि के लिए मुख्य कारण ओवरटाइम तत्व में वृद्धि की वजह से है। जब कारण पूछा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि सीएचडी गैंगों के साथ उनका आपूर्ति के लिए मांग की अधिकता, प्रति घंटा ओवरटाइम लागत में वृद्धि और मजदूरी संशोधन का प्रभाव ओवरटाइम लागत में तीव्र वृद्धि के लिए मुख्य कारण है।

पत्तन ने निवेदन किया है कि पूरा तरह से दरों में भारी भिन्नता से बचने के लिए, इसने ट्रेड द्वारा किए गए अनुरोध पर पांच वर्षों की अवधि में ओवरटाइम लागत के भाग को बांटने का परस्पर सहमति से निर्णय लिया था। कंपनी के न्यासी मंडल का मत था कि स्टीवडोरों के लिए यह साध्य नहीं होगा कि इस अंतिम उपयोगिताओं पर डाला जाए, जिसके वाणिज्यिक परिणाम हो सकते हैं और विधिक समस्याएं बढ़ सकती हैं और इसका अलावा स्टीवडोर स्वयं भी भारी बोझ वहन नहीं कर सकते और इसलिए वर्ष 2011-12 की ओवरटाइम लागत को पांच वर्षों में बांटने का सहमत निर्णय लिया गया है।

(ख). निष्पादन की समीक्षा करते समय वर्ष 2011-12 की वार्षिक ओवरटाइम लागत के संबंध में निर्णय लिए जाने वाले दो बिन्दु हैं -

- (i). सीएचडी से संबंधित वर्ष 2011-12 के लिए वार्षिक लेखा में प्रतिवेदित ₹0.1676 करोड़ की वार्षिक ओवरटाइम लागत में से, कंपनी ने सीएचडी गतिविधि में ₹0.6 करोड़ का प्रसार किया था और शेष ₹0.1076 करोड़ सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ii). ₹0.6 करोड़ की ओवरटाइम लागत को पांच वर्षों की अवधि में बांटना।

उपर्युक्त (i) के संदर्भ में यह बताया गया है कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव से सीएचडी के लिए प्रोदभूत ओवरटाइम के हिस्से पर विचार करने के लिए कंपनी के प्रस्ताव से सामान्य संशोधन से सीएचडी में प्रति-सहायिकी प्रवाह होगा। तथापि, सामान्य संशोधन प्रस्ताव से ओवरटाइम लागत के हिस्से पर विचार करने के लिए पत्तन का प्रयास ट्रेड से मांग पर आधारित बताया गया है और सीएचडी दरों में तीव्र वृद्धि के प्रभाव को कम करने का प्रयास है।

यह देखा गया है कि गतिविधियों/उप-गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकी का सदैव प्रवाह रहा है। यदि इस गतिविधि को सामान्य संशोधन प्रस्ताव का हिस्सा माना गया था तो इस गतिविधि में अन्य गतिविधियों से प्रति-सहायिकी के प्रवाह से नहीं बचा जा सकता था। उपर्युक्त स्थिति के भूद्वन्द्व, इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव में ₹0.1076 करोड़ की अवशिष्ट ओवरटाइम लागत का विचार करने के लिए सीएचडी से ₹0.6 करोड़ की ओवरटाइम लागत को अलग करके वसूल करने के लिए कंपनी के प्रस्ताव का इस प्राधिकरण द्वारा अनुमति दी गई है।

उपर्युक्त बिन्दु (ii) के संबंध में, यह बताना प्रासंगिक है कि पिछले निर्धारण के समय, ओवरटाइम लागत वेतनों की लागत के घटकों में से एक माना गई थी। पांच वर्षों की अवधि में ओवरटाइम वांटने की कंपनी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार नहीं पाया गया है। इसलिए, ओवरटाइम लागत को पिछले प्रशुल्क आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार हमारे विश्लेषण में वर्ष 2011-12 के लिए वेतनों तथा मजदूरी लागत के हिस्से के रूप में माना गया है।

- (ग). कंपनी ने वर्ष 2011-12 में मूल वेतन के 10 प्रतिशत पर परिवर्तनीय महंगाई भत्ता (वीडीए) में वृद्धि पर विचार किया गया है। चूंकि वर्ष 2011-12 के लिए सीएचडी हेतु प्रतिवेदित वास्तविक वेतन तथा मजदूरी पर विचार किया गया है जिसे वीडीए में वृद्धि के प्रभाव को पहले से लिया गया है, वर्ष 2011-12 के लिए अलग-से वीडीए में वृद्धि के प्रभाव का विचार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।
- (घ). पत्तन ने वर्ष 2011-12 में वेतनों तथा मजदूरियों के 20 प्रतिशत की दर से 1 जनवरी 2012 से मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार किया है। पैरा 13(xii) में यथा प्रतिवेदित पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, 1 जनवरी 2012 से मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया था। इसलिए, अनुमानों के साथ वास्तविक आंकड़ों की तुलना करते समय, मजदूरी संशोधन का प्रभाव अनुमानों के साथ इस तरह की तुलना के लिए विचार नहीं किया गया है।
- (ङ). वास्तविक स्तर पर वर्ष 2011-12 के लिए पेंशन भुगतान, उपदान भुगतान और कम्प्यूटेशन भुगतान कंपनी द्वारा भेजा गया है। सीएचडी से संबंधित इन मदों को कंपनी के वार्षिक लेखों में अलग से नहीं दर्शाया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पेंशन, उपदान तथा कम्प्यूटेशन पेंशन के वास्तविक भुगतान मासिक पेंशन बिल में पत्तन द्वारा अनुरक्षित सीएचडी के लिए अभिलेखों के आधार पर सुविचारित किए गए हैं। पिछले प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने इसी आधार पर इस संबंध में कंपनी द्वारा प्रेषित अनुमानों पर विश्वास किया था। कंपनी ने पुष्टि की है कि वास्तविक भुगतानों में पिछली अवधि से संबंधित बकाया राशियों को शामिल नहीं किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, पत्तन द्वारा यथा निर्दिष्ट वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक पेंशन, उपदान भुगतान तथा कम्प्यूटेशन भुगतानों पर विश्वास किया गया है।
- (च). नियोजित पूंजी अर्थात् लागत विवरण में कंपनी द्वारा सुविचारित निवल अचल परिसंपत्तियां रु0 27,541,000 है। यह राशि सीएचडी के लिए परिसंपत्तियों के विवरण में कंपनी द्वारा प्रेषित परिसंपत्तियों के निवल मूल्य से मामूली तौर पर भिन्न है। वर्ष 2011-12 के लिए नियोजित पूंजी रु0 27,541,461 सुविचारित की गई है जैसा सीएचडी के लिए परिसंपत्तियों से संबंधित विवरण में दर्शाया गया है। परिणामस्वरूप, 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ भी संशोधित किया गया है।
- (छ). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्रति गैंग औसत राजस्व शामिल ऊर्जा तथा उत्पादकता सुधारों के लिए 5 प्रतिशत तक जमा किया गया है। अनुमानों के साथ इस तरह की तुलना के लिए वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय इसी समायोजन पर विचार किया गया है।

- (viii) पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों के सापेक्ष वर्ष 2011-12 के लागत विवरण की प्रति अनुबद्ध-1 रूप में सलग्न किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए सीएचडी के वास्तविक वित्तीय निष्पादन के सापेक्ष पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के विश्लेषण का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-
(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	पिछले आदेश में सुविचारित अनुमान	वास्तविक आंकड़े	भिन्नता % में (पूर्णकित)
		2011-12	2011-12	
(i)	कुल व्यय (मूल्बद्दास सहित)	4037.78	5496.72	36%
(ii)	आरओसीई	45.74	42.62	-7%
(iii)	व्यय जमा आरओसीई की पूर्ति के लिए कुल राजस्व अपेक्षा (i + ii)	4083.51	5539.34	36%
(iv)	आनुमित कुल गैंग (स. में)	23843	27554	16%
(v)	अपेक्षित राजस्व प्रति गैंग (iii/iv)	17127	20104	17%
(vi)	लागत कटौती/उत्पादकता सुधार/लेबर युक्तिकरण, आदि के लिए 5 प्रतिशत	856	1005	17%
(vii)	वस्तुवार प्रति एन दर निर्धारित करने के लिए सुविचारित प्रति गैंग अपेक्षित राजस्व (v-vi)	16271	19098	17%

सीएचडी में निवल घाटे के निर्धारण के लिए वर्ष 2011-12 में सीएचडी द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व कुल वास्तविक व्यय जमा रबीकार्य आरओसीई से कम किया गया है और लागत कटौती/उत्पादकता के लिए 5 प्रतिशत पर भी विचार किया गया है। वास्तविक आंकड़ों के आधार पर सीएचडी में निवल घाटा नीचे दिया गया है:-

		(रु० लाखों में)
(i)	कुल व्यय जमा आरओसीई (उपयुक्त तालिका में क्र.सं. (iii) से)	5539.34
(ii)	2011-12 में सृजित वास्तविक राजस्व (वार्षिक लेखा के अनुसार)	4023.77
(iii)	निवल घाटा (ii-i)	-1515.57
(iv)	घटाया पिछले आदेश में यथा सुविचारित लागत कटौती/उत्पादकता सुधार/लेबर युक्तिकरण, आदि के लिए 5 प्रतिशत कटौती	75.78
(v)	(iv) पर समायोजन के बाद निवल घाटा	-1439.79

पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक पैरामीटर में सुविचारित वित्तीय पैरामीटरों में भिन्नता का विश्लेषण नीचे किया गया है:-

- (क) पिछले आदेश में निर्धारित सीएचडी के लिए कार्गो-वार लेवी वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित रु० 4083.51 लाख के घाटे को पूरा करने के लिए था। इसके विपरीत, लेवी से केपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक आय तदनुकूली अवधि के लिए रु० 4023.77 लाख है जिसका अर्थ है पिछले आदेश में अनुमानित राजस्व अपेक्षा से - 1.4 प्रतिशत की कमी।
- (ख) गैंग की संख्या में भिन्नता गैंगों की अनुमानित संख्या से 16 प्रतिशत अधिक है।
- (ग) वास्तविक निशुद्धित पूँजी और उरापर प्रतिलब्ध के सापेक्ष पिछले आदेश में सुविचारित अनुमानों में भिन्नता 7 प्रतिशत है।
- (घ) वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक राजस्व अपेक्षा रु० 5,539.34 लाख परिगणित होती है जो रु० 4,083.51 लाख की अनुमानित राजस्व अपेक्षा से 36 प्रतिशत अधिक है। यह मुख्यतः सीएचडी के समग्र व्ययों में देखी गई भारी भिन्नता के कारण है जो अनुमानित स्तर से 36 प्रतिशत अधिक है। यह भिन्नता सामान्य संशोधन प्रस्ताव से केपीटी द्वारा कवर किए जाने के लिए प्रस्तावित रु० 10.76 करोड़ के वास्तविक ओवरस्टाइम व्यय के अतिरिक्त हिस्से के बाद है। वास्तविक अनुमानों के सापेक्ष अनुमानित व्ययों में भारी वृद्धि वर्ष 2007 के मजदूरी संशोधन के कारण वेतनों तथा मजदूरियों, पेंशन, उपदान भुगतानों में वृद्धि की वजह से है।

रु0 5,534.34 लाख की वास्तविक राजस्व अपेक्षा के विपरीत, सीएचडी से अर्जित वास्तविक राजस्व रु0 4023.77 लाख है जिसके परिणामस्वरूप सीएचडी में घाटा है।

- (ड). यहां पर यह बताना प्रासंगिक है कि हालांकि गैरों की संख्या और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में भिन्नता $+/-20$ प्रतिशत से कम है, वास्तविक समग्र व्ययों में भिन्नता अनुमानित स्तर की अपेक्षा 36 प्रतिशत अधिक है। इसके अलावा, राजस्व अपेक्षा जो वास्तविक रूप से दर निर्धारित करने के लिए आधार तैयार करती है अनुमानित स्तर की अपेक्षा 36 प्रतिशत अधिक है। चूंकि इन दो पैरामीटरों में भिन्नता प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 20 प्रतिशत से अधिक है, इसलिए भविष्य प्रशुल्क में सीएचडी में घाटे के समायोजन के लिए मामला है।

पत्तन ने वर्ष 2011-12 के लिए रु0 9.17 करोड़ पर इसके द्वारा निर्धारित सम्पूर्ण घाटे और पांच वर्षों की अवधि में बाटे जाने वाले रु0 6 करोड़ अर्थात् रु0 1.20 करोड़ वार्षिक अनुवर्ती वर्ष 2012-13 में कुल 10.37 करोड़ की ओवरटाइम लागत की आंशिक वसूली और प्रस्तावित दर पर पहुंचने के समय गणना की गई है।

यदि भौतिक/वित्तीय पैरामीटरों में अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों में भिन्नता $(+/-)$ 20 प्रतिशत अधिक हो तो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 भविष्य प्रशुल्क में सुविचारित किए जाने वाला घाटा/अधिशेष के 50 प्रतिशत के समायोजन की अनुमति देता है ना कि 100 प्रतिशत जैसाकि पत्तन द्वारा दावा किया गया है। दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुसार सीएचडी में निर्धारित वास्तविक घाटे का 50 प्रतिशत अर्थात् रु0 719.90 लाख (रु0 1439.79 लाख का 50 प्रतिशत) भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

- (ix) हमारी सलाह पर, पत्तन ने वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए अनुमानों के साथ अप्रैल 2012 से दिसम्बर 2012 अवधि के लिए नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों पर यथानुपात आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान भेजे हैं। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए कंपीटी द्वारा प्रेषित किए गए अनुमानों में किए गए विरलेक्षण/संशोधन अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए हैं।

- (x) कंपीटी ने अप्रैल से दिसम्बर 2012 तक नौ महीनों में सीएचडी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए सीएचडी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित 63.37 लाख टन ब्रेक बल्क और 205.54 लाख टन बल्क कार्गो कुल 268.91 लाख टन का अनुमान लगाया है। वर्ष 2012-13 के लिए कंपीटी द्वारा यथा अनुमानित यातायात पर विश्वास किया गया है।

वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए, पत्तन ने 2012-13 के समान स्तर पर यातायात का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए कंपीटी द्वारा अनुमानित ताप कांयला तथा उर्वरक जैसी कुछ कार्गो मदों का यातायात इन वर्षों के लिए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में कंपीटी द्वारा पूर्वानुमानित यातायात के अनुसार पाए गए हैं। अन्य कार्गो के लिए, विस्तृत घटक-वार विस्तृत ब्रेक अप सामान्य संशोधन प्रस्ताव में उपलब्ध नहीं है। यह देखा गया है कि पत्तन ने सीएचडी के यातायात में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। यह सामान्य संशोधन प्रस्ताव के अनुसार पाया गया है जहां पत्तन ने वर्ष 2013-14 के यातायात पूर्वानुमानों में वर्ष 2014-15 में पत्तन के समग्र यातायात में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है।

इस कार्रवाई के प्रयोजन के लिए, कंपीटी द्वारा यथा पूर्वानुमानित सीएचडी का यातायात पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है। यदि पत्तन द्वारा अनुमानित यातायात पर विश्वास करते हुए कंपीटी का कोई अनावश्यक लाभ होता है तो अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय ऐसा अनावश्यक लाभ/वृद्धि सीएचडी के अगले प्रशुल्क संशोधन में पूर्ण समायोजन के लिए सुविचारित किया जाएगा।

- (xi) कंपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए रु0 3974.28 लाख के वेतनों और मजदूरियों लागत का अनुमान लगाया है जोकि पूर्ण वर्ष के लिए यथानुपातित अप्रैल 2012 से दिसम्बर 2012 अवधि के लिए नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है। पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए अलग-अलग वेतनों तथा मजदूरी के 20 प्रतिशत पर मजदूरी संशोधन के प्रभाव का अनुमान लगाया है। अनुवर्ती वर्ष 2013-14 के लिए, पत्तन ने 2012-13 के अनुमानों में 27 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया है जिसमें 20 प्रतिशत की दर से मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल है।

वर्ष 2014-15 के लिए, पत्तन ने पिछले वर्ष के अनुमानों में 5.8 प्रतिशत तक इस लागत मद में वृद्धि की है। इसके अलावा, पत्तन ने वीडिए में 2.5 प्रतिशत त्रैमासिक वृद्धि के प्रभाव की गणना करने के लिए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए मूल वेतन के 10 प्रतिशत पर परिवर्तनीय महंगाई भत्ता में वृद्धि पर विचार किया है। वेतनों के अनुमान और केपीटी द्वारा अनुमानित मजदूरी संबंधित लागत का विश्लेषण किया गया है और जहां कहीं आवश्यक समझा गया है संशोधन किया गया है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है—

- (क) पत्तन ने नौ महीनों के वास्तविक वेतनों और मजदूरी लागत जिसमें ओवरटाइम लागत शामिल बताए गए हैं के यथानुपात में वर्ष 2012-13 के लिए वेतनों और मजदूरियों का अनुमान लगाया है। केपीटी ने बताया है कि मांग की वजह से लेबर ओवरटाइम पर बुक किया जाना अपेक्षित होता है और वह न्यूनतम ओवर टाइम इस प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है। यह देखा गया है कि वर्ष 2011-12 में प्रतिवेदित रु० 16.76 करोड़ के वास्तविक ओवरटाइम के विपरीत, नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2012-13 में सुविचारित ओवरटाइम रु० 6 करोड़ है। 2012-13 के अनुमान नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है और इसलिए इनपर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।
- (ख) कामगारों के वेतनों तथा मजदूरी में 1 जनवरी 2012 से संशोधन किया जाना देय है। पत्तन न वेतनों तथा मजदूरी लागत के 20 प्रतिशत पर वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार किया है और इसे अलग प्रविष्टि के रूप में दर्शाया है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए, राज्य स्तर पर मजदूरी संशोधन का प्रभाव पत्तन द्वारा वेतनों तथा मजदूरी लागत के हिस्से के रूप में शामिल किया गया है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 1 जनवरी 2012 से देय तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए मजदूरी संशोधन का प्रभाव मुम्बई पत्तन न्यास और न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास के सामान्य संशोधन प्रस्तावों में 15 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए थे। यह भी 2007 के पूर्ववर्ती मजदूरी संशोधन के संदर्भ में महापत्तन न्यासों के अन्य सामान्य संशोधन मामलों में स्वीकृत किए गए मजदूरी संशोधन प्रभाव के अनुसार है।

1 जनवरी 2012 से देय मजदूरी संशोधन का प्रभाव महापत्तन न्यासों के पूर्ववर्ती प्रशुल्क मामलों में लिए गए निर्णय के अनुसार वेतनों तथा मजदूरी लागत के 15 प्रतिशत पर स्वीकार किया गया है। पत्तन ने तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों का ब्रेकअप नहीं भेजा है। यह स्वीकार करना होगा कि सीएचडी एक लेबर गृहन प्रभाग होने के नाते, यह अनुमान लगाना अनुचित नहीं होगा कि वेतनों तथा मजदूरी लागत में कर्मचारियों की ये दो श्रेणियां शामिल होंगी। मजदूरी संशोधन का प्रभाव वर्ष 2012-13 से अनुमानित वेतनों तथा मजदूरी लागत के 15 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। अनुवर्ती वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए, 7 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि वर्ष 2013-14 में निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किए जाने का निर्णय किए जाने वाली वार्षिक वृद्धि के अनुसार स्वीकृत किया गया है।

तदनुसार, वर्ष 2012-13 से 2013-14 के लिए मजदूरी संशोधन का प्रभाव क्रमशः रु० 596.14 लाख, रु० 637.88 लाख और रु० 686.52 लाख सुविचारित किया गया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में, मजदूरी संशोधन का प्रभाव तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया गया है।

- (ग) केपीटी द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण दर्शाता है कि पत्तन ने तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों से वर्ष 2013-14 और 2014-15 में 5.8 प्रतिशत तक वेतनों तथा मजदूरी लागत में वृद्धि की है। 5.8 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के अलावा, पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए मूल वेतन के 10 प्रतिशत पर परिवर्तनीय महंगाई भत्ता (वीडीए) में वृद्धि पर भी विचार किया है।

पत्तन ने बताया है कि प्रशुल्क संशोधन में अन्य लागत मदों के लिए लागू वार्षिक वृद्धि पत्तन के गोदी कामगारों पर लागू नहीं की जा सकती क्योंकि वीडिए में वृद्धि सीधे तौर पर उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (औद्योगिक डीए प्वाइंडेस) पर आधारित है। पिछले तीन वर्षों के लिए वीडिए में औसत वार्षिक वृद्धि 12 प्रतिशत होना बताया गया है। इसके मद्देनजर, मौजूदा महंगाई रुझानों पर विचार करते हुए और वीडिए में 2.5 प्रतिशत की त्रैमासिक वृद्धि पर विचार करते हुए भी, पत्तन

को यह अधिसूचना देना होगा कि पत्तन द्वारा दावाकृत बीडीए में 10 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित नहीं है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि व्यापार प्रशुल्क अनुमानों के अनुसार होने चाहिए और सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक के न्यास में होने चाहिए। यहाँ पर बताना प्रासंगिक है कि दिशानिर्देश पत्तन में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग का वित्त वार्षिक वृद्धि स्वीकृत किए जाने हेतु कोई निम्न कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करता है। दिशानिर्देशानुसार पत्तन न्यास, न्यू मेगलूर पत्तन न्यास आदि जैसे अन्य महापत्तन न्यासों के समान प्रदत्त करने के लिए दरें प्रासंगिक वर्ष में निर्णीत प्रशुल्क मानकों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा वार्षिक वित्त वार्षिक वृद्धि स्वीकार करते हुए निर्धारित की गई हैं। इस प्राधिकरण ने पत्तन के प्रभाव का अनुमान करने के लिए वित्तीय वर्ष 2013-14 में निर्णीत किए जाने वाले सभी प्रशुल्क मामलों में वार्षिक पूर्वानुमानों के लिए 7 प्रतिशत के अधिकतम वृद्धि कारक को स्वीकार करने का निर्णय लिया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए वेतनों तथा मजदूरियों के अनुमान वार्षिक द्वारा लागू किए गए 5.8 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के विपरीत तत्संबंधी पिछले वर्षों के वेतनों तथा मजदूरी लागत के समय अनुमानों पर 7 प्रतिशत वार्षिक की वार्षिक वृद्धि लागू करने हुए निर्धारित किए गए हैं।

जैसाकि पहले बताया गया है, कार्गो प्रहस्तन प्रभाग एक लेबर गृहन इकाई है और इसकी लागत लागत तत्त्व निर्धारित किए गए हैं और यातायात से भिन्न होने की संभावना नहीं है। किसी भी मामले में, पत्तन ने सीएचडी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के यातायात में वार्षिक वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है।

- (घ) व्यय की अन्य मदें अर्थात् भंडार, कार्यालय तथा प्रशासन व्यय, प्रवालन तथा अनुशासन व्यय, वर्ष 2012-13 के लिए चिकित्सा व्यय नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर कम्प्यूटेशन द्वारा यथामूल्य अनुमानित किए गए हैं। वर्ष 2012-13 के लिए इन व्ययों के अनुमानों पर दिशानिर्देश किया गया है।

अनुवर्ती दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए, कंपनी ने 6.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए इन व्ययों का अनुमान लगाया है। जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2013-14 में निर्णीत किए जाने वाले महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के सभी प्रशुल्क मामलों में वार्षिक पूर्वानुमानों के लिए 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक अंगीकृत करने का निर्णय लिया है। अनुमानित 7 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक इन लागत मदों की प्रत्येक मद का अनुमान लगाने की नीति लागू किया गया है।

- (ङ) पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए रु 10 लाख प्रतिवर्ष की दर से मूल्यह्रास का अनुमान लगाया है। यह देखा गया है कि पत्तन ने इस अवधि के दौरान सीएचडी से संबंधित सकल प्रखंड में किन्हीं संवर्धनों/हटाए जाने का प्रस्ताव नहीं किया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए मूल्यह्रास 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों (अर्थात्) कंपनी द्वारा सुविचारित रु 10,00,000 की बजाय रु 9,05,441 के स्तर पर सुविचारित किया गया है।

- (च) पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए उपदान भुगतान, पेंशन भुगतान और पेंशन भुगतान के कम्प्यूटेशन क्रमशः रु 371.47 लाख, रु 922.74 लाख और रु 187.40 लाख का अनुमान लगाया है। अनुमान वर्ष 2011-12 के वास्तविक भुगतानों की अपेक्षा 46.4 प्रतिशत अधिक पाया गया है।

पेंशन भुगतानों, उपदान भुगतानों तथा पेंशन भुगतान के कम्प्यूटेशन से संबंधित आंकड़ों का कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के लिए वार्षिक लेखों में अलग से नहीं दर्शाए गए हैं। पत्तन ने पुष्टि की है कि वर्ष 2012-13 के दौरान सीएचडी कामगारों को वास्तविक पेंशन भुगतानों, उपदान तथा कम्प्यूटेशन भुगतान सीएचडी के लिए पत्तन द्वारा अलग से व्यवस्थित रिकार्डों के आधार पर परिगणित किए गए हैं और यह भी पुष्टि की है कि इसमें पिछली अवधि से संबंधित कोई बकाया राशिवा राशिवा नहीं की गई है। पत्तन ने बताया है कि वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान अप्रैल से दिसम्बर 2012 तक नौ महीनों की अवधि के लिए वर्ष 2012-13 में किए गए वास्तविक भुगतानों पर प्रभावित है और इसने 1 जनवरी 2012 से मजदूरी संशोधन का प्रभाव 20 प्रतिशत सुविचारित किया है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए पेंशन, उपदान भुगतानों, उपदान भुगतानों के कम्प्यूटेशन के अनुमान वेतनों तथा मजदूरियों में स्वीकृत किए गए वार्षिक वृद्धि कारक

प्रभाव के अनुसार 15 प्रतिशत पर मजदूरी संशोधन के प्रभाव को संशोधित किए जाने को छोड़कर विचार किए गए हैं।

पत्तन द्वारा प्रेषित विस्तृत गणना से, यह देखा गया है कि वर्ष 2013-14 और 2014-15 में (मजदूरी संशोधन के प्रभाव को छोड़कर) उपदान भुगतानों और पेंशन भुगतानों के कम्प्यूटेशन तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों से कम अनुमानित किए गए हैं। तथापि, पेंशन भुगतान तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों से वर्ष 2013-14 और 2014-15 में क्रमशः 11.6 प्रतिशत और 17.2 प्रतिशत द्वारा वृद्धि किए जाने का अनुमान लगाया गया है। पत्तन ने बताया है कि इसमें 3 प्रतिशत प्रति तिमाही की दर से वीडिए वृद्धि भी शामिल है। इसके अलावा, पत्तन ने इन भुगतानों के प्रत्येक भुगतान पर 20 प्रतिशत की दर से मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार किया है।

वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए केपीटी द्वारा लागू किए गए पेंशन भुगतान के अनुमानों में वृद्धि 7 प्रतिशत की स्वीकार्य सीमा से अधिक है। इसलिए, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए पेंशन भुगतान के अनुमानों में वार्षिक वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों से 7 प्रतिशत वार्षिक पर सीमित किया गया है। वेतनों तथा मजदूरियों के लिए स्वीकृत मजदूरी संशोधन के प्रभाव के अनुसार वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक पेंशन भुगतानों, उपदान भुगतानों तथा कम्प्यूटेशन भुगतान पर मजदूरी संशोधन का प्रभाव 15 प्रतिशत स्वीकृत किया गया है।

चूंकि सीएचडी से संबंधित पेंशन तथा उपदान भुगतान केपीटी के वार्षिक लेखों में अलग से नहीं दर्शाए गए हैं, इसलिए पत्तन को सलाह दी जाती है कि व्ययों के दोहराव से बचने के लिए अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में इन शीर्षों पर व्यय को अलग रखा जाए।

- (छ). पत्तन ने वर्ष 2011-12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक निवल अचल परिसंपत्तियों के आधार पर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए रु० 275.41 लाख के स्थिर आंकड़े पर सीएचडी के लिए नियोजित पूंजी (अर्थात् निवल अचल परिसंपत्तियां) पर विचार किया है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए निवल अचल परिसंपत्तियां प्रत्येक वर्ष में रु० 90.54 लाख के वार्षिक मूल्यहास को अलग रखे जाने के बाद क्रमशः रु० 257.31 लाख, रु० 248.25 लाख और रु० 239.20 लाख पर सुविचारित किए गए हैं। केएसएएल ने बताया है कि इस आधार पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकार नहीं किया जा सकता कि ऑन बोर्ड प्रभार लेबर की आपूर्ति से पहले एकत्रित किए जाते हैं। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.1 किसी पत्तन न्यास को नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्जित करने की हकदारी देता है। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2013-14 में निर्णीत किए जाने वाले मामले में नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकार करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, संशोधित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत आरओसीई स्वीकार किया गया है जैसा केपीटी द्वारा विचार किया गया है।

- (xii). केपीटी ने वर्ष 2013-14 और 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए गैंगो की 28139 संख्या का अनुमान लगाया है। इसपर विश्वास किया गया है और प्रति गैंग राजस्व अपेक्षा पर पहुंचने के लिए विचार किया गया है।

- (xiii). केपीटी ने 1 अप्रैल 2012 से पूर्वव्यापी प्रभाव से सीएचडी की दरों में संशोधन का प्रस्ताव किया है। केएसए और अन्य उपयोक्ता असोसिएशनों ने 1 अप्रैल 2012 से पूर्वव्यापी प्रभाव से दरों के निर्धारण हेतु केपीटी के प्रस्ताव पर सख्त आपत्ति उठाई है। उन्होंने निवेदन किया है कि पूर्व देयताएं आयातकों/निर्यातकों से वसूल नहीं किए जा सकते जब पोट एक बार उतराई/लदाई प्रचालन पूरा कर लेता है। उसी समय ट्रेड पूर्व भिन्न देयताओं के बोझ को वहन नहीं कर सकता क्योंकि नई दरों का निर्धारण का प्रभाव पूर्वव्यापी है।

इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 9 अप्रैल 2012 में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग की दरों की वैधता को विस्तारित करते समय निर्णय दिया था कि 1 अप्रैल 2012 से प्रशुल्क के पूर्वव्यापी संशोधन के लिए पत्तन का प्रस्ताव इस मामले की कार्यवाही के दौरान केपीटी द्वारा प्रेषित किए जाने वाले औचित्यों के आधार पर सुविचारित किया जाएगा।

1 अप्रैल 2012 से पूर्वव्यापी संशोधन के लिए मांग करने वाले अपने प्रस्ताव के संदर्भ में, केपीटी ने निवेदन किया है कि सीएचडी प्रभाग को मुख्यतः गोदी कामगारों के वेतनों तथा मजदूरियों में भारी बढ़ोतरी की वजह से रु० 34.12 करोड़ का भारी नुकसान हुआ है। पत्तन ने आगे यह निवेदन भी किया है कि पिछले आदेश में सीएचडी दर के लिए प्रति टन दर के निर्धारण के दौरान, रु० 850/- और रु० 1084/- पर सुविचारित पीस दर 01-04-2006 से 31-12-2006 तक 9 महीने की अवधि के दौरान केडीएलबी के कार्य परिणामों के

आधार पर पूरी तरह से तदर्थ दरे थीं। इसके अलावा, कंपीटी ने सीएचडी के पिछले प्रशुल्क निर्धारण में 1 जनवरी 2007 से गजदूरी संशोधन प्रभाव को लागू किए जाने को नहीं लिया था। सभी उपर्युक्त कारकों का प्रभाव सीएचडी गतिविधि में जारी घाटे में बदल गया है और सीएजी ने इस संबंध में प्रतिकूल टिप्पणियां नहीं की हैं।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.8 के अनुसार, टीएमपी द्वारा अनुमोदित किया जाने वाला संशोधित प्रशुल्क भावी प्रभाव से होगा। पिछली देयताओं के एकत्रण के बारे में केएसए और अन्य उपयोक्ता असोसिएशन द्वारा स्पष्ट किए गए कारणों के मददेनजर कि यदि दरे पूर्वव्यापी प्रभाव से संशोधित की जाती हैं और प्रशुल्क में भावी प्रभाव के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विशिष्ट खंड के मददेनजर भी, यह प्राधिकरण पूर्वव्यापी संशोधन के लिए पतन द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

कंपीटी जारी समय सीएचडी में जारी घाटे के कारणों को स्पष्ट करत हुए कंपीटी द्वारा किए गए निवेदन का मददेनजर यह निष्कर्ष निकाला गया है कि पतन से यह अपेक्षा की जाए कि वह वर्ष 2012-13 में पतन वाले प्रायश्चित्त लेबर संशोधन निर्णय में वृद्धि की वजह से सीएचडी में होने वाले घाटे को वहन कर आ आवश्यकता संशोधनों या लेबर को संतुलन प्राप्त करने के लिए ट्रेड द्वारा वहन किया जाना चाहिए। वास्तव में पतन ने जो प्रभाव लाया पर अनुमानित समय वर्ष 2012-13 में अनुमानित सम्पूर्ण घाटे पर समायोजन का प्रभाव पड़ा है।

यह स्पष्ट की गई स्थिति के मददेनजर वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित सम्पूर्ण घाटा विश्लेषण के अनुवर्ती भाग में यथा स्पष्ट निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2012-13 के लिए वार्षिक आकड़ इस मामले के विश्लेषण के समय उपलब्ध नहीं है। कंपीटी द्वारा घोषित किए गए अनुमान इस विश्लेषण के पिछले हिस्से में यथा स्पष्ट किए गए कुछ संशोधनों के अधीन विनियमित किए गए हैं। जून वर्ष 2012-13 के लिए विश्लेषण अनुमानों के आधार पर किया जाता है, इसलिए वार्षिक स्थिति अगले संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा किए जाने के अधीन होगी। यदि निम्नलिखित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक पाया जाता है तो इसे प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.8 के अनुसार अगले प्रशुल्क देयता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

(xiv) (क) इस प्रायश्चित्त में अपने आदेश स. टीएमपी/37/2007, कंपीटी दिनांक 9 अप्रैल 2012 द्वारा 31 मार्च 2012 के बाद 30 जून 2012 तक ऑन-बोर्ड लेबर के लिए दरो की वेधता को विस्तारित किया है और पिछले विसंगत इस शर्त के अधीन 28 फरवरी 2013 तक स्वीकृत किया गया था कि, वेधता की विस्तारित अवधि के दौरान कंपीटी को प्रोद्भूत होने वाला अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, विचारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ख) पतन ने वर्ष 2011-12 के पूर्व अधि घाटे को छोड़कर वर्ष 2012-13 के लिए कुल लागत जमा प्रतिमान रु. 6,488.07 लाख का अनुमान लगाया है। नौ महीनों के वास्तविक आकड़ों के आधार पर रु. 5,380.53 पर सीएचडी से अनुमानित राजस्व पर विचार करने के बाद, पतन ने वर्ष 2012-13 के लिए रु. 1,105.55 लाख के निवल घाटे का अनुमान लगाया है।

कंपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित रु. 1,105.55 लाख और रु. 120 लाख के ओवरटाइम व्यय का पतन की दूसरी किस्त कुल रु. 1,225.54 लाख वर्ष 2013-14 में सम्पूर्ण घाटे के समायोजन की मांग की है। वर्ष 2014-15 में, पतन ने वर्ष 2011-12 से संबंधित ओवरटाइम व्यय के लिए रु. 120 लाख के समायोजन पर विचार किया है। वर्ष 2011-12 से संबंधित ओवरटाइम का सव्यवहार पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में दिए गए विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए घाटे का समायोजन तालिकाबद्ध किया गया है और इस विश्लेषण के अनुवर्ती हिस्से में स्पष्ट किया गया है।

(ग) विश्लेषण के आगामी हिस्से में स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन हमारे द्वारा तैयार किए गए सीएचडी के लिए लागत विवरण वर्ष 2012-13 के लिए कुल लागत जमा आरओसीई रु. 6,088.25 लाख दर्शाते हैं। वर्ष 2012-13 के लिए कंपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व रु. 5,380.53 लाख का अनुमान करने के बाद, लागत विवरण वर्ष 2012-13 के लिए रु. 708.22 का निवल घाटा दर्शाता है।

(घ) पिछले प्रशुल्क आदेश में, उत्पादकता सुधार/लेबर युक्तिकरण के लिए राजस्व अपेक्षा में 5 प्रतिशत की कटौती दिखाई गई थी। इसे ध्यान में रखते हुए कि मैनिंग मान अभी तक पूरी तरह कार्यान्वित नहीं किया गया है और कल्पित गैर बुकिंग पतन में जारी है, अर्थात्, इन मुद्दों को लागू करने के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा में 5 प्रतिशत की कटौती उत्पादकता सुधार/लेबर युक्तिकरण और लागत कटौती के लिए वर्ष 2012-13 से 2014-15 में दिखाई गई है। 5 प्रतिशत की ऐसी कटौती पिछले प्रशुल्क आदेश में भी सुविचारित की गई थी, जैसाकि पहले बताया गया है।

- (ड) 5 प्रतिशत के समायोजन के बाद वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक निवल घाटा ₹0 672.80 लाख होता है।

विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में स्पष्ट किए गए कारणों से, वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित सम्पूर्ण घाटा निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

- (च) संक्षेप में, भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए सीएचडी हेतु घाटा नीचे दिया गया है—

(₹0 लाखों में)	
वर्ष 2011-12 के लिए निर्धारित वास्तविक निवल घाटे का 50 प्रतिशत (₹0 1439.79 लाख * 50%)	719.90
वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित घाटे का 100%	672.80
प्रशुल्क में समायोजन के लिए निर्धारित कुल घाटा	1392.70

इस प्रशुल्क चक्र में लेवी के निर्धारण के लिए सुविचारित लागत स्थिति दो वर्षों अर्थात् 2013-14 और 2014-15 के लिए है। इसपर विचार करते हुए कि आदेश अक्टूबर 2013 से लागू होगा, संशोधित प्रशुल्क तीन वर्षों के सामान्य प्रशुल्क चक्र के विपरीत अठारह महीनों की अवधि अर्थात् अक्टूबर 2013 से मार्च 2015 के लिए लागू होगा।

यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क में उतार-चढ़ाव को सुगम बनाने के लिए और एक चक्र में प्रशुल्क को कृत्रिम रूप से नीचे लाने से बचने के लिए, अन्य महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों जहां निर्धारित किया गया अधिशेष पर्याप्त था के मामलों में इस प्राधिकरण ने पांच वर्षों की अवधि में पूर्व अधिशेष के समायोजन का निर्णय लिया है।

मौजूदा मामले में, प्रशुल्क में तीव्र वृद्धि के प्रभाव को कम करने के लिए और दो चक्रों के बीच प्रशुल्क में अत्यन्त उतार-चढ़ाव से बचने के लिए, वर्ष 2011-12 और 2012-13 में निर्धारित घाटा ₹0 1392.70 लाख मौजूदा प्रशुल्क चक्र जो अक्टूबर 2013 से अठारह महीनों की अवधि के लिए है तक सीमित करने की बजाय तीन वर्षों की अवधि के सामान्य प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया गया है।

तदनुसार, ₹0 696.35 लाख इस प्रशुल्क चक्र में अठारह महीनों अर्थात् अक्टूबर 2013 से 31 मार्च 2015 तक समायोजित किया गया है और ₹0 696.35 लाख का अवशिष्ट घाटा अगले प्रशुल्क चक्र के प्रथम अठारह महीनों में समायोजन के लिए बांटा जाएगा।

- (xv). कंपीटी द्वारा दाखिल किया गया सीएचडी का लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। कार्गो प्रहस्तन प्रभाग का लागत विवरण अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है। संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा का सार नीचे दिया गया है—

क्र. सं.	विवरण	2013-14 (अनुमान)	2014-15 (अनुमान)
(i).	कुल अनुमानित व्यय	6,583.26	7,152.03
(ii).	16% आरओसीई	39.72	38.27
(iii).	राजस्व अपेक्षा (i+ii)	6,622.98	7,190.30
(iv).	घटाया: लागत कटौती/उत्पादकता सुधार के लिए समायोजित 5 प्रतिशत	331.14	359.51
(v).	जोड़ा: वर्ष 2011-12 और 2012-13 और अक्टूबर 2013 से आगे वर्ष 2013-14 (6 महीने) और 2014-15 के लिए पूर्व घाटे का समायोजन	232.11	464.23
(vi).	अनुमानित राजस्व अपेक्षा (iii-iv+v)	6,523.95	7,295.02
(vii).	कुल आपूर्तित गैंग (स.)	28,139	28,139
(viii).	राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग (रु०/गैंग)	23,185	25,925
(ix).	औसत राजस्व अपेक्षा (रु०/गैंग)	24,555	

- (xvi). (क). पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए ₹0 26,735, वर्ष 2013-14 के लिए ₹0 28,506 और वर्ष 2014-15 के लिए ₹0 25,995 प्रति गैंग औसतन ₹0 27,079 प्रति गैंग वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान लगाया है। हमारे विश्लेषण में, चूंकि वर्ष 2012-13 पहले ही खत्म हो चुका है, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए अनुमानित औसत राजस्व अपेक्षा ₹0 24,555 प्रति गैंग कार्गो वार प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।

- (ख). केपीटी ने अनुमानित राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग की पूर्ति करने के लिए वस्तुवार दर पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजी है। वस्तुवार प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति संशोधित अनुमानित राजस्व अपेक्षा पर आधारित संशोधित दर पर पहुंचने के समय अनुसरित की गई है।

पत्तन ने ताप कोयला और लौह अयस्क के सिवाय प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए तटीय रूप में 10 प्रतिशत कार्गो और विदेशी रूप में कार्गो मात्रा के 90 प्रतिशत का अनुमान लगाया है जहां इसने सम्पूर्ण कार्गो के विदेशी होने का अनुमान लगाया है। कार्गो और केपीटी द्वारा यथा पूर्वानुमानित इसकी हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।

- (ग). लौह अयस्क और ताप कोयला के लिए क्रमशः ₹0 22.59 और ₹0 27.33 हेतु केपीटी द्वारा प्रस्तावित दर इसकी गणना से मेल नहीं खाती है। इन दो कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित दर पर राजस्व सृजन पत्तन द्वारा इन कार्गो श्रेणी से अनुमानित राजस्व अपेक्षा की अपेक्षा अधिक परिगणित होगा। पत्तन की गणना में कुछ असंगतता दिखाई देती है जिसे हमारी गणना में सही किया गया है। हमारी गणना में, दर इस तरह निर्धारित की गई ताकि कार्गो मदों के लिए अनुमानित संशोधित राजस्व अपेक्षा से मिलान किया जा सके। बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए कार्य पत्रक क्रमशः अनुबंध-III (क) और (ख) रूप में संलग्न किया गया है।

- (घ). पिछले प्रशुल्क आदेश में अन्य कार्गो मदों में सोडा एश, सीमेंट, ऑयल एक्सट्रेक्शन्स (ब्रेक बल्क) के लिए प्रति टन दर निर्धारित की गई थी। केपीटी के प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 2 जुलाई 2012 में पत्तन ने इन तीन कार्गो मदों के लिए दर का प्रस्ताव नहीं किया था। इस संबंध में उठाए गए प्रश्न पर, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सोडा एश केपीटी में लम्बे समय से प्रहस्तित नहीं किया जा रहा है और प्रहस्तित किए जा रहे इन कार्गो की संभावनाएं भी बहुत दूर दिखाई देती हैं। इसलिए किसी दर का प्रस्ताव नहीं किया गया है। केपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर सोडा एश से संबंधित प्रशुल्क मद को सीएचडी हेतु दरों की अनुसूची से हटाया गया है।

संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 फरवरी 2013 में, केपीटी ने सीमेंट तथा ऑयल एक्सट्रेक्शन्स (ब्रेक बल्क) के लिए दर शामिल करने का प्रस्ताव किया है और अपनी गणना में इन कार्गो मदों से पूर्वानुमानित यातायात को शामिल किया है। संशोधित प्रस्ताव उपयोगिताओं से विचार विमर्श कर लाया गया था और इस संबंध में किसी उपयोगिता से कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं मिली है। तदनुसार, सीमेंट तथा ऑयल एक्सट्रेक्शन्स (ब्रेक बल्क) केपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए हमारी गणना में सुविचारित किए गए हैं।

- (ङ). संशोधित प्रस्ताव दिनांक 21 फरवरी 2013 में, केपीटी ने ग्रेनाइट और मारबल के यातायात का शामिल किया है और इस कार्गो के लिए भी दर शामिल करने का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रस्ताव उपयोगिताओं के साथ विचार-विमर्श के बाद लाया गया था और इस संबंध में उपयोगिताओं से कोई प्रतिकूल टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं। तदनुसार, इस कार्गो के लिए केपीटी द्वारा अनुमान यातायात और पाली आउटपुट पर विश्वास किया गया है और ग्रेनाइट तथा मारबल के लिए दर पर पहुंचने के लिए हमारी गणना में विचार किया गया है।

- (xvii). प्रारंभिक प्रस्ताव में, केपीटी ने परिवर्तनीय महंगाई भत्ता (वीडीए) की दर में परिवर्तन को लेने के लिए समायोजन आधार पर ऑन बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए प्रति टन दरों को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने वीडिए में बदलाव दर्शाने के लिए प्रत्येक तिमाही में अपनी ओर से प्रति टन दरों को संशोधित करने और बाद में उसके लिए इस प्राधिकरण का अनुसमर्थन प्राप्त करने का प्रस्ताव किया है। केपीटी ने फरवरी 2013 के अपने संशोधित प्रस्ताव में वीडिए में वृद्धि के प्रभाव को लेने के लिए पूर्ववर्ती प्रस्ताव में मांग की गई तिमाही वृद्धि की बजाय तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान प्रत्येक वर्ष की शुरुआत में प्रति टन दर के आधार पर संचयी आधार पर निर्धारित प्रतिशत वृद्धि करने की अनुमति देने का अनुरोध किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.8 विनिर्दिष्ट करता है कि एक बार निर्धारित किया गया प्रशुल्क तीन वर्षों के लिए प्रभावी होगा। ऐसी स्थिति में, तिमाही/वार्षिक (संचयी आधार पर) दरों में वृद्धि करने के लिए केपीटी का प्रस्ताव 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुसार नहीं पाया गया है और इसलिए स्वीकार नहीं किया गया है। वीडिए में तिमाही वृद्धि के बारे में केपीटी के दावे के संबंध में, यह नोट किया जाए कि निर्धारित प्रशुल्क वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए अनुमानित औसत राजस्व अपेक्षा पर आधारित है। वीडिए जो वेतन तथा मजदूरियों का घटक है, सहित सभी मदों में महंगाई लागत को पूरा करने के लिए 7 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि में राजस्व अपेक्षा कारकों का अनुमानन।

- (xviii). पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2012 में विस्तारित सीएचडी के लिए दरों की वैधता 28 फरवरी 2013 को समाप्त हो गई थी। पत्तन पूर्ववर्ती आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा अनुमोदित दरों की वसुली करता रहा है। मौजूदा दरों की वैधता 1 मार्च 2013 से इस आदेश में अनुमोदित संशोधित दरों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई मानी गई है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र विनिर्दिष्ट करते हैं। चूंकि सीएचडी के लिए दर के निर्धारण हेतु सुविचारित लागत स्थिति दो वर्षों अर्थात् 2013-14 और 2014-15 के लिए है। इसलिए निर्धारित प्रशुल्क अठारह महीनों की अवधि के लिए होगा। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2015 तक है, इसलिए संशोधित दरों की वैधता भी 31 मार्च 2015 को समाप्त हो जाएगी।

(xix) कंपीटी से घाटशुल्क में सीएचडी के ऑन-बोर्ड लेबर प्रभार को शामिल करने के लिए कांडला पोर्टस स्वीडोर्स असोसिएशन द्वारा दिए गए सुझाव की जांच करने की सलाह दी गई थी। कंपीटी ने इस संबंध में स्पष्ट किया है कि स्टीवडोरिंग प्रभार समुद्रीय मालभाड़े का हिस्सा है और सामान्यतः पोत एजेंटों द्वारा स्टीवडोरों को भुगतान किया जाता है जबकि घाटशुल्क प्रभार निर्यातक/आयात द्वारा सीमाशुल्क हाउस एजेंटों को प्रतिपूर्ति किए जाते हैं। इसके अलावा, इसने कुछ अन्य व्यावहारिक मुश्किलों के बारे में बताया है जैसे शुल्क का दावा करने के लिए घाटशुल्क तथा ऑन-बोर्ड लेबर प्रभारों के लिए आयातकों द्वारा पृथक बिलों/प्रप्तियों की आवश्यकता, घाटशुल्क और ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग के लिए घटकों के वर्गीकरण में एकरूपता लाना, आदि। दो घटकों को आमेलित करने में कंपीटी द्वारा अभिव्यक्त की गई व्यावहारिक मुश्किलों के मद्देनजर, सीएचडी से ऑन बोर्ड लेबर की तैनाती के लिए पृथक लेवी की मौजूदा प्रणाली वर्तमान के लिए जारी रखने की अनुमति दी गई है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि ट्रेड के साथ विचार-विमर्श से अगली समीक्षा हेतु प्रस्ताव दाखिल किए जाने के समय घाटशुल्क के साथ ऑन-बोर्ड लेबर प्रभारों को आमेलित करने की संभावना की जांच करे।

(xx) पत्तन ने यह उद्घरित करते हुए उत्पादकता संबंधित दरों का प्रस्ताव करने में मुश्किलें अभिव्यक्त की हैं कि कांडला में पचास भिन्न-भिन्न प्रकार के शुष्क कार्गो प्रहस्तित किए जाते हैं और प्रत्येक कार्गो के भिन्न-भिन्न उत्पादकता स्तर हैं और इन कार्गो मदों का समूहीकरण एक मुश्किल प्रक्रिया है। कंपीटी का मत है कि प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए उत्पादकता संबंधित दरें निर्धारित करने से पत्तन उपयोक्ताओं से प्रभारों की वसूली पंजीय हो जाएगी।

पत्तन ने उत्पादकता संबंधित दर का प्रस्ताव नहीं किया है, परन्तु, यह उल्लेख किया है कि इस बिन्दु का उसका प्रस्ताव में ध्यान रखा गया है। पत्तन ने बताया है कि यदि प्रति गैंग वास्तविक राजस्व प्रति गैंग समाहित अधिकतम राजस्व अपेक्षा से अधिक है तो पत्तन द्वारा स्टीवडोर को अधिशेष वापिस किया जाएगा और जब यदि कमी रहती है तो इसे स्टीवडोरों से वसूल किया जाएगा। पत्तन ने राय व्यक्त की है कि यह कार्यपद्धति उत्पादकता तुरन्त स्वीकार करेगा और कार्यान्वित करना बहुत आसान है तथा स्टीवडोरों तथा प्रचालन स्टाफ द्वारा विदित है।

तथापि, पत्तन ने सीएचडी से संबंधित अनुसूची में इस प्रोपेसिशन को प्रचालन में लाने के लिए उपयुक्त शर्त शामिल नहीं की है। कंपीटी का उक्त प्रोपेसिशन बहुत वैज्ञानिक तथा अच्छा जांचा गया प्रस्ताव नहीं दिखाई देता है। उत्पादकता कारक विभिन्न कारकों जैसे पोतों के साथ गैरों की उपलब्धता, गैरों की क्षमता को बढ़ाना, गैरों का खराब होना, अन्य उपकरण जैसे क्रेन का खराब होना, अपक्षीय वातावरणीय स्थिति, अपर्याप्त कार्गो, उपयुक्त यार्ड तथा हैच योजना आदि पर निर्भर करता है। कंपीटी ने संभावित प्रति गैंग राजस्व अपेक्षा से अधिक/कम वसूली के लिए स्टीवडोरों से वसूली और को वापसी प्रस्तावित किए जाने के समय उत्पादकता अर्जित करने के लिए प्रासंगिक इन कारकों पर विचार नहीं किया है। इसलिए, कंपीटी को पुनः सलाह दी जाती है कि सीएचडी के लिए दरों के अगले संशोधन के समय उपयुक्त कारकों पर विचार करते हुए सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करे और बेहतर उत्पादकता अर्जित करने के लिए स्टीवडोरों को प्रोत्साहन रूप में कार्य करने और प्रचालन की समग्र लागत को कम करने के लिए उत्पादकता संबंधित दरों का प्रस्ताव करे। उस समय तक, कंपीटी का उत्पादकता संबंधित प्रस्ताव अनुसूची में शर्त के रूप में शामिल किया गया है।

11.1 उद्दिष्टानुसार और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कंपीटी के दरमान के प्रस्ताव III में खंड 3 में अनुबंध-IV रूप में संलग्न किए गए कंपीटी के कार्गो प्रहस्तन प्रणाली की ऑन बोर्ड लेबर के लिए संशोधित समेकित दर अनुमोदित और शामिल करता है।

11.2 सीएचडी के लिए संशोधित समेकित ऑन-बोर्ड प्रभार भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे और 31 मार्च 2015 तक प्रभावी रहेंगे। इसे प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया गया हो।

11.3 इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के अनुमानों पर विश्वास किया है। उक्त वर्षों में वास्तविक निष्पादन में भिन्नता की वजह से प्रकट होने वाला प्रभावित अधिशेष यदि कोई हो, अगली समीक्षा में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के प्रावधानों द्वारा शासित किया जाएगा जब तक कि किसी भी विशिष्ट मद के साव्यवहार की भिन्न पद्धति को उपर्युक्त विश्लेषण में नहीं दर्शाया जाता है।

टी.एम.बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143.13]

अनुबद्ध-3

काष्ठम वटवर्ग भास के कर्मा प्रहरण प्रथम के लिए 2011-12 के वार्षिक आकड़ों के संक्षेप सूचना की प्रतः

क्र.स.	विवरण	संशोधित आदेश दिनांक 25-3-2011 में अनुमान	2011-12 के लिए वास्तविक आकड़े	संशोधित आकड़ों में प्रतिशत में भिन्नता	(शक्ति 400 को में)
1	कुल व्यय				
(i).	वेतन और मजदूरी (रु. 16.76 करोड़ के आवंटन सहित)	353,124,503	549,166,577	56%	
	घटायी कटौती द्वारा तथा प्रस्तावित सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सम्मोजित किए जाने वाले रु. 10.76 करोड़ का आवंटन		107,576,011	---	
	2011-12 के लिए वास्तविक लागत स्थिति का निर्धारण करने के लिए सुविधार्थ कुल वृद्ध तथा मजदूरी				
(ii).	मंडार		441,590,566	25%	
(iii).	कार्यालय और प्रशासन व्यय	2,441	697,718		
(iv).	प्रशिक्षण और अनुसंधान व्यय	128,310	282,268		
(v).	चिकित्सा व्यय	96,737	86,418		
(vi).	पूव्यवस्था	3,325,314	4,910,008		
(vii).	उपदान	988,412	905,441		
(viii).	पेशन का कम्पेंशन	5,310,715	25,372,723		
(ix).	पेशन का कम्पेंशन	1,506,465	12,799,998		
	जोड़	39,293,053	63,027,279		
2	नियोजित पूँजी	403,775,950	549,672,419	36%	
3	नियोजित पूँजी पर प्रतिताम	28,590,658	27,541,461		
4	राजस्व अपेक्षा (1+3)	4,574,505	4,261,763	-7%	
5	कुल अपूर्ति किए गए नैंग	408,350,455	553,934,182	36%	
6	वास्तविक राजस्व अपेक्षित प्रति नैंग (4/5)	23,843	27,554	16%	
7	लागत कटौती/उत्पादकता के लेखा पर 5 प्रतिशत कटौती	17,127	20,104	17%	
8	वास्तविक राजस्व अपेक्षित प्रति नैंग उपर्युक्त 5 प्रतिशत कटौती के बाद (6-7)	856	1,005		
		16,271	19,098	17%	

क्र.स.	विवरण	संशोधित आदेश दिनांक 25-3-2011 में अनुमान	2011-12 के लिए वास्तविक आकड़े	संशोधित आकड़ों में प्रतिशत में भिन्नता	(शक्ति 400 को में)
क.	वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक आकड़ों का सार				
(i).	2011-12 के लिए वास्तविक कुल व्यय		553,934,182		
(ii).	वार्षिक लेखों के अनुसार 2011-12 में सृजित वास्तविक राजस्व		402,377,241		
(iii).	राजस्व की अधिकता से व्यय		151,556,941		
(iv).	पिछले आदेश में क्या सुविधार्थ कटौती/उत्पादकता सुधारों आदि के लिए 5 प्रतिशत का सम्मोजन		7,577,847		
(v).	उपर्युक्त सम्मोजन के बाद वास्तविक नुकसान		143,979,094		
(vi).	01-10-2013 से 30-09-2016 तक अर्थात् 36 महीनों में सम्मोजित किए जाने वाले उपर्युक्त नुकसान (क्र.स. 4) का 50 प्रतिशत		71,989,547		

अनुबन्ध-II

काइला परतन न्यास के कार्गो प्रहस्तन प्रमाण का लगात विवरण

क्र.सं.	विवरण	अनुबन्ध-1 से 2011-12 वार्षिक आकड़े	कैमोटी द्वारा यथा प्रेषित अनुमान				टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान			
			2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
1	कुल व्यय	441590566	397427867	504923894	594185754		397427867	425247818	455015165	
(i)	2012-13 के लिए उम्मीदी के दौरान और मजदूरी अनुमानित व्यय (A) में सुविचारित टीएएमपी के मजदूरी संशोधन विवरण में:									
(ii)	मजदूर	697718	813795	868691.32	923026.2558		813795	870761	931714	
(iii)	उपकरण और प्रयास व्यय	282268	139964	149061.66	158750.8679		139964	149761	160245	
(iv)	प्रशासन और अनुसंधान व्यय	86418	6483	6904.04	7352.8026		6483	6937	7422	
(v)	सुविचारित व्यय	4910008	3862149	4113189.04	4380548.328		3862149	4132499	4421774	
(vi)	मजदूरों के	905441	100000	1000000	1000000		905441	905441	905441	
(vii)	उपकरण (2012-13 के वार्षिक आकड़े के 5 प्रतिशत पर सुविचारित मजदूरी संशोधन सहित)	25372723	37146748	29002949	24648265		35598966	27794493	23621254	
(viii)	प्रशासन और अनुसंधान (2012-13 के वार्षिक आकड़े के 15 प्रतिशत पर सुविचारित मजदूरी संशोधन सहित)	12799998	18739742	18364993	14839349		17958920	17599785	14221043	
(ix)	उपकरण (2012-13 के वार्षिक आकड़े के 15 प्रतिशत पर सुविचारित मजदूरी संशोधन सहित)	63027279	92274822	103033284	120799844		88429846	94619935	101243330	
(x)	उपकरण और मजदूरों के 10 प्रतिशत की दर से समायोजित कैमोटी वृद्धि 2.5 प्रतिशत और कैमोटी पर विचार करने हुए)	549672419	550511370	661460976	700942888		545143431	571327430	600527389	
(xi)	अन्य व्यय	0	13303933	13703051.28	14114143		0	0	0	
(xii)	कुल व्यय मजदूरी के 20 प्रतिशत पर कैमोटी द्वारा सुविचारित व्यय 2012-13 के लिए मजदूरी संशोधन का उपरोक्त टीएएमपी के विवरण में मजदूरी संशोधन 2012-13 से 2014-15 तक कैमोटी द्वारा मजदूरी के 15 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।	0	79485573	0	0		59,614,180	63,787,173	68,252,275	
(xiii)	वर्ष 2011-12 के दौरान व्यय पर व्यय की अधिकता (कैमोटी अधिशेष) ₹ 91701747 + कैमोटी द्वारा मजदूरी 5 वर्ष के लिए कैमोटी मजदूरी और कैमोटी संशोधन (₹ 3 crore + 21.5) = ₹ 120000000 टीएएमपी द्वारा मजदूरी 9 और 10 पर सुविचारित 2011-12 के विवरण में 'अन्य व्यय' का समावेश।	0	103701738	122554551	12000000		0	0	0	
(xiv)	जोड़	549,672,419	747,902,614	797,718,579	727,057,031		604,757,611	658,326,284	715,203,025	
2	नियोजित पूर्वी	27541461	27541000	27541000	27541000		27305079	24825138	23919687	
3	नियोजित पूर्वी पर प्रशिक्षण	4261763	4406560	4406560	4406560		4116893	3972022	3827152	
4	वर्ष के लिए राजस्व अक्षा (1 + 3)	553,934,182	752309174	802125139	731463591		608874504	662298306	719030177	
5	वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान जारी किया गया राजस्व	402,377,241	538052885	0	0		538052885	0	0	
6	वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित घाटा	151,556,941	110554551	0	0		70821619	0	0	
7	घाटा: निम्नलिखित आदेश में यथा सुविचारित लगात करों/उत्पादकता सुधारों आदि के लिए 5 प्रतिशत के समायोजन का प्रभाव	7,577,847	0	0	0		3541081	33114915	35951509	
8	निम्नलिखित आदेश में यथा सुविचारित लगात करों/उत्पादकता सुधारों आदि के लिए 5 प्रतिशत के समायोजन का प्रभाव	143,979,094	0	0	0		67280538	0	0	
9	समायोजन के लिए सुविचारित पिछली अवधि के नुकसान की मात्रा	0	0	0	0		0	0	0	
10	वर्ष 2011-12 के लिए ₹ 143979094/- के वार्षिक आदेश का 50 प्रतिशत उम्मा वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित घाटे ₹ 67280538/- का 100 प्रतिशत	0	0	0	0		139270085	0	0	
11	01-10-2013 से 31-3-2016 तक 3 वर्ष की अवधि में पूर्व नुकसान का समायोजन (सिद्धांत प्रमाण 120) और 30-9-2016 तक अगले प्रत्येक वर्ष में समायोजित किए जाने के लिए राशि	0	0	0	0		0	23,211,681	46,423,362	
12	वर्ष 2011-12 के लिए कुल व्यय (4-7+11)	0	752309174	802125139	731463591		0	652,395,071	729,502,030	
13	आपूर्ति किए गए कुल मूल्य	27554	28139	28139	28139		28139	28139	28139	
14	अनुमानित राजस्व प्रति मूल्य (9/10)	19098	26735	28506	25995		0	23185	25925	
15	प्रति मूल्य प्रति घटक प्रति टन से समायोजित राजस्व		27079						24555	

क्र.सं.	विवरण	नैन की सं.	औसत राजस्व अंश प्रति नैन (रु.)	एकसुत माल (मी.ट.)	नैन पाली आउटपुट (मी.ट.)	एक प्रति मी.ट. (रु.)	विदेशी यातायात (प्रतिशत)	राजस्व अंश प्रतिशत	अनुपातिक विदेशी यातायात	विदेशी कार्गो के लिए दर (रु.)	तटीय कार्गो के लिए दर (रु.)	
(I)	उर्वरक/उर्वरक कच्चा माल	4273	24555	4947647	1158	21.21	4452882	494765	104922817	4749741	22.09	13.25
(II)	चावल और अन्य खाद्यान्न	2429	24555	1666309	694	35.37	1517678	166631	59643698	1618857	36.84	22.10
(III)	लोह अपक	621	24555	1000000	1610	15.25	1000000	0	15248554	1000000	15.25	15.25
(IV)	लोह अपक से इतर अपक	661	24555	839067	1269	19.34	755160	83907	16230747	805504	20.15	12.09
(V)	कच्चा	77	24555	48000	623	39.39	43200	4800	1890722	46080	41.03	24.62
(VI)	अयस्क एक्स्ट्रैक्शन	2531	24555	2522039	996	24.64	2269835	252204	62148292	2421157	25.67	15.40
(VII)	ताप कोयला	1808	24555	3863787	2137	11.49	3863787	0	44395145	3863787	11.49	11.49
(VIII)	अन्य कोयला	140	24555	325000	2321	10.58	292500	32500	3437677	312000	11.02	6.61
(IX)	समक	2032	24555	3403000	1675	14.66	3062700	340300	49895428	3266880	15.27	9.16
(X)	क्रीन	589	24555	590000	1002	24.51	531000	59000	14462799	566400	25.53	15.32
(XI)	सभी अन्य अविनिर्मित सामान	693	24555	1329536	1919	12.80	1196582	132954	17016502	1276355	13.33	8.00

अनुबन्ध-III (ख)

कांडला पत्तन न्यास में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के ऑन-बोर्ड लेबर के लिए ग्रेड बल्क कार्गो हेतु घटकवार प्रति टन दर

क्र.सं.	विवरण	नैन की सं.	राजस्व अंश प्रति नैन (रु.)	प्रहस्तन मात्रा (मी.ट.)	नैन पाली आउटपुट (मी.ट.)	दर प्रति मी.ट.	विदेशी यातायात (प्रतिशत)	तटीय यातायात (प्रतिशत)	राजस्व अंश (रु.)	अनुपातिक विदेशी यातायात	विदेशी कार्गो के लिए दर (रु.)	तटीय कार्गो के लिए दर (रु.)
(i)	उर्वरक/उर्वरक कच्चा माल	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(ii)	चावल और अन्य खाद्यान्न	2868	24555	1232691	430	57	1109422	123269	70423272	1183383.36	59.51	35.71
(iii)	सीमेट	69	24555	15000	217	113	13500	1500	1694284	14400	117.66	70.60
(iv)	स्टील कोइले और स्टील गड़ग	1278	24555	1032886	808	30	929597	103289	31381081	991570.56	31.65	18.99
(v)	लकड़ी और अन्य लकड़े	5392	24555	2862523	531	46	2576271	286252	132399680	2748022.08	48.18	28.91
(vi)	समक	161	24555	127969	795	31	115172	12797	3953329	122850.24	32.18	19.31
(vii)	चीनी	1600	24555	610000	381	64	549000	61000	39287739	585600	67.09	40.25
(viii)	ग्रेनाइट और मारबल	569	24555	316000	555	44	284400	31600	13971702	303360	46.06	27.63
(ix)	मशीनरी पैकेज और अन्य पैकेज	17	24555	14796	870	28	13316	1480	417432	14204.16	29.39	17.63
(x)	अयस्क एक्स्ट्रैक्शन	39	24555	27492	705	35	24743	2749	957639	26392.32	36.28	21.77
(xi)	सभी अन्य अविनिर्मित सामान	292	24555	98000	336	73	88200	9800	7170012	94080	76.21	45.73

अनुबंध-IV

कांडला पत्तन न्यास के दरमान के अध्याय-III में निम्नलिखित अनुसूची शामिल करें

खंड 3 - कांडला पत्तन न्यास में कार्गो प्रहरितन प्रमाण के ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समेकित दर हेतु प्रमाण

क्र.सं.	कार्गो मदें	(दर रु० में प्रति मी.ट.)			
		बल्क		ब्रेक बल्क	
		विदेशी रु०	तटीय रु०	विदेशी रु०	तटीय रु०
1	ड्रैफ्ट/ड्रैफ्ट केचो माल	22.09	13.25	-	-
2	बावल और अन्य खाद्यान्न	36.84	22.10	59.51	35.71
3	मेषात	-	-	117.66	70.60
4	स्टील कोइल्स और स्टील पाइप	-	-	31.65	18.99
5	लकड़ी और अन्य लट्ट	-	-	48.18	28.91
6	मशीनरी पैकेज और अन्य पैकेज	-	-	29.39	17.63
7	अन्य अयस्क	15.25	15.25	-	-
8	अन्य अयस्क से इतर अयस्क	20.15	12.09	-	-
9	कबाड़	41.03	24.62	-	-
10	ऑयल रूबरस्ट्रक्चर	25.67	15.40	36.28	21.77
11	गुआ कोयला	11.49	11.49	-	-
12	अन्य कोयला	11.02	6.61	-	-
13	नमक	15.27	9.16	32.18	19.31
14	बीनी	25.53	15.32	67.09	40.25
15	ग्रेनाइट और मारबल्स	-	-	46.06	27.63
16	सभी अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	13.33	8.00	76.21	45.73

टिप्पणी

स्टीवडोर द्वारा प्रहस्तित वास्तविक मात्रा के लिए राजस्व को प्रति गैंग लागत पर पहुंचने के लिए आपूर्ति किए गए गैंगों की वास्तविक सख्या से विभाजित किया जाए और इसकी प्रति गैंग राजस्व अपेक्षा से तुलना करें। यदि वास्तविक राजस्व प्रति गैंग अधिकतम औसत राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग से अधिक रहता है तो अधिशेष स्टीवडोर को वापिस किया जाएगा जबकि कमी होने के मामले में इसे स्टीवडोर से वसूल किया जाएगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 27th August, 2013

No. TAMP/41/2012-KPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for revision of composite rate for on-board labour in lieu of levy and other charges of Cargo Handling Division of KPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/41/2012-KPT

Kandla Port Trust

...

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER(Passed on 13th day of August 2013)

This case relates to a proposal filed by the Kandla Port Trust (KPT) for revision of composite rate for on-board labour in lieu of levy and other charges of Cargo Handling Division of KPT.

2.1. This Authority had passed an Order No.TAMP/37/2007-KPT dated 25 March 2011 approving the proposal of Kandla Port Trust to fix a commodity wise per tonne composite rate for on-board labour in lieu of levy of other charges of its cargo handling division for a period of one year i.e. upto 31 March 2012. The charges were incorporated as clause 3 in Chapter III of the Scale of Rates (SOR) of KPT. In the said Order, the KPT was advised to submit a well analyzed proposal by 31 December 2011 for the rates to be applied with effect from 1 April 2012.

2.2. In this regard, the KPT vide its letter dated 30 March 2012 has, *inter alia*, submitted that the proposal for fixation of revised per ton rate for on-board labour of Cargo Handling Division of KPT is under discussion with the Trade to arrive at consensus before finalization of revision of per tonne rate for on-board labour. The KPT, therefore, requested to allow the port to continue collecting at existing rate provisionally for a further period of three months i.e. upto 30 June 2012 and submitted that the proposal for revision of rate retrospectively w.e.f. 1 April 2012 will be submitted after discussion with Unions/ Trade & Board.

2.3. At the request of KPT, this Authority vide its Order No.TAMP/37/2007-KPT dated 9 April 2012 has extended the validity of the rates for on-board labour beyond 31 March 2012 upto 30 June 2012 subject to the condition that the additional surplus, if any, that may accrue to KPT during the extended period of validity will be adjusted fully in the tariff to be fixed, and advised KPT to file proposal for fixation of on-board labour by 30 April 2012. With regard to retrospective revision of tariff with effect from 1 April 2012, as suggested by KPT, this Authority held that the same may be considered, based on justifications to be furnished by the KPT, in the proceedings to be initiated based on the proposal to be filed by the Port.

2.4. Subsequently, based on the request of the KPT, this Authority further extended the validity of the existing rates till 31 October 2012 vide Order dated 8 August 2012 and later till 28 February 2013 vide Order dated 17 December 2012. The extensions granted were subject to the adjustment of additional surplus, if any, that may accrue to KPT beyond 31 March 2012.

3.1. In this backdrop, the KPT under cover of its letter dated 6 June 2012 and 29 June 2012 has submitted its proposal for revision of per tonne rate for on-board labour in lieu of levy and other charges of Cargo Handling Division of the Port. The main points made by KPT in its proposal are summarised below:

- (i). The rates have been proposed considering the actual income, cost, traffic handled and gang of on-board labour of cargo handling division supplied for a period from 1 April 2012 to 30 June 2012.
- (ii). In the Order dated 25 March 2011, the Authority had directed KPT to implement the Manning Scales. In this regard, it is informed that the first phase of Manning Scale has been implemented with effect from 22 April 2012. As a result of implementation of Manning Scale, the gang strength has been reduced and the

overtime expenditure has been treated as NIL except Overtime in respect of 17 closed Holidays in a year.

- (iii) As decided by the Board, the excess of expenditure over income excluding overtime cost during the six month period from 01.06.2011 to 30.11.2011 amounting to ₹1.25 crores + 0.78 crores (50% of over time amount to be spread out for 5 years) is considered in the current revision proposal and remaining 50% of overtime amount will be considered in the general revision of Scale of Rates.
- (iv) 20% increase in salary and wages cost, due to ensuing wage revision due w.e.f. 01.01.2012 has been factored in the proposal.
- (v) An anticipated 10% increase in Variable DA (VDA) considering average quarterly increase of 2.5% has also been considered. VDA accounts for more than 10% of the operating expenditure of the Cargo Handling Division. Hence, rates are proposed to be revised on a quarterly basis otherwise port will suffer heavy loss till the VDA increase is reflected in the rates.
- (vi) In order to recognise productivity, KPT has proposed the revenue for actual quantity handled by a stevedore to be divided by the actual numbers of gangs supplied to arrive at the per gang cost and compare the same with the revenue requirement per gang. If the revenue per gang is more than the maximum revenue requirement per gang, the surplus will be refunded to the stevedore while in case of shortfall the same shall be recovered from the stevedore. This methodology will not only recognize productivity instantly but will also be very easy to implement and understand by the stevedores and operating staff.
- (vii) A meeting was also held with the concerned user organisations on 9 May 2012 to seek their consent/ comments/ suggestions, before sending the proposal to TAMP. From the copy of the minutes of the meeting, it is seen that all the members of the Stevedoring Associations are opposed to the proposal mainly in terms of its timing as well as loading of shortfall in revenue due to payment of overtime on the proposed rates. However, it has also been decided that the KPT would submit their proposal to TAMP and then the user associations would furnish their views directly to TAMP, when TAMP would seek their comments on the proposal of KPT.

3.2. The existing per tonne rate and the rate proposed by KPT in its proposal dated 6 June 2012 is summarised below:

Sr. No.	Cargo Items	Existing rates (per tonne)				Proposed rates(per tonne)			
		Bulk		Break Bulk		Bulk		Break Bulk	
		Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹
1	Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	13.96	8.37	42.92	25.75	20.80	12.48	111.03	66.62
2	Rice and other food grains	21.62	12.97	27.23	16.34	29.71	17.83	49.44	29.66
3	Cement	-	-	21.05	12.63	-	-	28.34	17
4	Steel Coils and Steel pipes	-	-	17.55	10.53	-	-	48.22	28.93
5	Timber and other logs	-	-	38.64	23.18	-	-	-	-
6	Soda Ash	-	-	60.89	36.54	-	-	117.78	70.67
7	Machinery Packages and other packages	-	-	72.84	43.71	-	-	-	-
8	Iron ore	11.14	11.14	-	-	22.59	22.59	-	-
9	Ores other than iron ore	12.20	7.32	-	-	17.57	10.54	-	-
10	Scraps	20.45	12.27	-	-	31.99	19.19	-	-
11	Oil Extractions	18.95	11.37	-	-	24.47	14.68	-	-
12	Thermal Coal	10.39	10.39	-	-	27.33	27.33	-	-
13	Other Coal	9.11	5.46	-	-	12.37	7.78	-	-
14	Salt	11.12	6.67	32.59	19.55	12.12	7.27	23.48	14.09
15	Sugar	17.42	10.45	25.80	15.48	36.08	21.85	44.34	26.60
16	All other unspecified goods	10.85	6.51	36.26	21.75	19.41	11.83	50.78	30.47

3.3. Subsequently, the KPT vide its letter dated 2 July 2012 has submitted that while confirming the minutes in the Board Meeting held on 30 June 2012, the trustees observed that there was deviation regarding element of Overtime considered for revision at ₹3.91 crores. The port has clarified that the Board decided to recover overtime of ₹3.00 crores over five years period and balance to be adjusted in the general revision of its Scale of Rates. In view of the observation, the KPT filed a revised proposal considering the over time amount to the extent of ₹3.00 crores (spread over 5 years). The KPT has under cover of its letter dated 2 July 2012 furnished the revised calculation to that effect. The revised per tonne rates proposed by the KPT in its letter dated 2 July 2012 vis-à-vis the existing rates for deployment of on-board labour from CHD is tabulated below:

Sr. No	Cargo Items	Proposed rates (As per proposal dated 6 June 2012)				Proposed rates (As per proposal dated 2 July 2012)			
		Bulk		Break Bulk		Bulk		Break Bulk	
		Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹
1	Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	20.80	12.48	111.03	66.62	20.68	12.41	110.37	66.22
2	Rice and other food grains	29.71	17.83	49.44	29.66	29.53	17.72	49.14	29.48
3	Cement	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Steel Coils and Steel pipes	-	-	28.34	17.00	-	-	28.17	18.90
5	Timber and other logs	-	-	48.22	28.93	-	-	47.93	28.76
6	Soda Ash	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Machinery Packages and other packages	-	-	117.78	70.67	-	-	117.08	70.25
8	Iron ore	22.59	22.59	-	-	22.59	22.59	-	-
9	Ores other than iron ore	17.57	10.54	-	-	17.46	10.48	-	-
10	Scraps	31.99	19.19	-	-	31.80	19.08	-	-
11	Oil Extractions	24.47	14.68	-	-	24.32	14.59	-	-
12	Thermal Coal	27.33	27.33	-	-	27.33	27.33	-	-
13	Other Coal	12.97	7.78	-	-	12.89	7.73	-	-
14	Salt	12.12	7.27	23.48	14.09	12.05	7.23	23.34	14.00
15	Sugar	36.08	21.65	44.34	26.60	35.87	21.52	44.08	26.45
16	All other unspecified goods	19.41	11.65	50.78	30.47	19.30	11.58	50.48	30.29

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 6 June 2012 and the revised proposal dated 2 July 2012 were circulated to the users / user organisations seeking their comments. The comments received from the users / user organisations were forwarded to the KPT as feedback information. The KPT has responded vide its letter dated 7 November 2012.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested vide our letter dated 8 October 2012 to furnish information/ clarifications on various points. The KPT vide its letter dated 24 December 2012 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response from KPT
(i)	On the ground that the Variable DA (VDA) accounts for more than 10% of the operating expenditure of the Cargo Handling Division and to reflect the VDA increase in the rates, the KPT in its proposal has proposed that the rates be revised on a quarterly basis. In this regard, it is relevant to mention here that Clause 3.1.8 of the tariff guidelines of 2005 prescribes a tariff validity period of 3 years. Further, it may be recalled that in the tariff Order of March 2011, it has been indicated that the rates are normally approved for a period of three years and that only for the reasons mentioned in the Order, it was approved for a period of one year with a validity upto 31 March 2012 in case of KPT. In view of the above position, the KPT is requested to furnish the Cost	(a) Since decades, Dock Labour Boards in the country were revising the levy every quarter to factor in the increase / decrease in the VDA rates and the stevedores were paying the same. By doing so the charges for supply of labour were always closer to realistic costs. In fact, the quarterly increase/ decrease in VDA rates when implemented, is already based on the average inflation prevailing during the three months preceding the month from it is paid. For instance, the percentage increase or decrease in VDA rates for the quarter October 2012 to December 2012 is based on historic data for the months of June 2012 – August 2012. The cost increase due to VDA which is directly based on Consumer Price Index (Industrial DA Points) is not susceptible for

statements relating to the Cargo handling Division for a period of three years from April 2012 onward in the prescribed format to determine the per tonne on-board labour levy. The Revised Estimates, Budget Estimates relied upon by the KPT to formulate its cost statements for a period of 3 years may also be furnished.

estimation. The increase in VDA rate is almost always on the upward side.

(b). Cargo Handling Labour Unit being purely a labour supply division the entire operating cost of the unit is the salaries Wages and other allowances. When these costs rise a whopping 10-15% every year the port cannot afford to wait for completion of the tariff validity cycle of three years to absorb the huge increase in cost that would have resulted by the time the next tariff revision cycle starts.

(c). Besides the exercise would unduly enrich present exporters at the cost of the future importer who may not even handle the cargo. Whereas if the rates are revised on a quarterly or monthly basis the effect would be evened out.

(d). Also, if the increase in VDA is carried forward till the next tariff revision cycle the rates that will be obtained will be very high and the trade will not be ready to pay for the same as has happened in the instant case.

(e). The tariff guidelines were framed during the year 2005 whereas the merger of many Dock Labour Boards with the respective port trusts has taken place after the formulation of the tariff guidelines. For instance, KDLB was merged with KPT in 2007, VDLB was merged with VPT in 2008. Merger of Tuticorin and Kolkatta DLBs also happened after the formulation of tariff guidelines.

Hence, it is felt that the rates for supply of Cargo Handling Labour may be revised every quarter or atleast every six monthly basis.

(ii) The KPT is also requested to furnish the actuals relating to the Cargo handling Division for the year 2011-12 in the prescribed format. The Annual Accounts relied upon by the KPT to reflect the actuals may also be furnished along with a Reconciliation Statement to reconcile the differences, if any, between the figures in the Annual Accounts and the Cost statements.

The statement showing actual Income & Cost relating to CHD for the year 2011-12 is as given below. The figures taken in statement are as per Annual Accounts; hence reconciliation statement is not required.

ACTUAL INCOME & COST RELATING TO CHD FOR THE YEAR 2011-12:

Particulars	₹. in lakhs	
Income		4023.77
Expenditure		
Salaries & Wages	5491.66	
Stores	6.98	
Office & Admin Expenses	2.82	
Operation & Maintenance Expenses	0.86	
Medical Expenses	49.10	
Depreciation	9.05	
Pension Gratuity & Commutation	1012.00	
Return on Capital Employed @ 16%	44.07	6616.55
Deficit		-2592.78

(iii) As mentioned at para 13(vii)(b) of the Order of March 2011, the KPT has been advised to take steps relating to implementation of the Tribunal

award for revision of manning scales and datum. The KPT in its proposal has stated that the Phase I of manning scale has been implemented from 01 April 2012, as a result of which the gang strength has been reduced. In this regard, the KPT is requested to clarify/ furnish the following:

(a). The extent of reduction in the gang strength on account of implementation of the manning scales has not been furnished, which may be furnished along with the entire effect of phase I implementation of manning scales including reduction in manpower achieved. A comparative position of the manning scale with reference to on-board workers per one hook (respective of the types of cargo (except salt in bulk) and the manning scale for salt in bulk) obtaining prior to implementation and after implementation of the Tribunal award may also be furnished.

(a). It is felt that implementation of manning scale is a policy decision and has far reaching impact on the working of the port and requires extensive negotiations with the Trade Unions and any hasty decision in this direction can jeopardize the entire functioning of the port.

(b). The Report of Working Group for Port Sector for the 12th Five year plan prepared by the Ministry of Shipping clearly recognizes at paragraph 11.6.2.1 that the award is yet to be implemented in some of the ports. (The KPT has furnished a copy of the relevant extract of the Report of Working Group for Port Sector for the 12th 5 year plan prepared by the Ministry of Shipping.) Thus, Ministry of Shipping is already seized of the matter. The decision with regard to the extent of implementation of the manning scales, the phasing of implementation should be left to the port management and should not be linked to Tariff Fixation.

(c). In fact, full implementation of the manning scale will result in majority of the workers being surplus. Without a proper planning for their redeployment or retrenchment via Special Voluntary Retirement Schemes or their retraining, 100% implementation of the manning scales will create chaos in the port and may lead to huge industrial unrest in the port sector. Also, who will bear the cost of their committed Salaries and Wages is a question to be addressed. Port cannot be expected to pay the salaries, wages, allowances and retirement benefits as per wage board settlement without recovering the same from the port users.

(d). The KPT has furnished a statement showing the impact of implementation of manning scale based on the actual data for the period from October 2011 to March 2012. It is seen from the statement that 82358 man shifts of RP worker and 1830 man-shifts of Tindal would have been surplus. This amounts to 85% of the available man-shifts of RP Worker and 21% of the available man shifts of Tindal.

(e). Hence, till a decision is taken about either retrenchment or redeployment of this huge surplus manpower, KPT has to recover their salaries and wages from the stevedores and cannot be expected to bear their salaries and wages from its reserves.

(f). Moreover, these workers cannot be retrenched overnight as the Trade Unions will vehemently oppose any such move. Hence, it is felt that TAMP may not associate itself with this policy implementation and the same should be left to the local port managements.

(g). A comparative position of the manning scale with reference to on-board workers per one hook irrespective of the types of cargo (except salt in bulk) and the manning scale for salt in bulk obtaining prior to implementation and after implementation of the Tribunal Award is furnished below:

Type of Cargoes	Gang Composition prior to implementation of Tribunal Award on Manning Scales			Gang Composition after implementation of Tribunal Award on Manning Scales		
	RPW* (Per Hook)	Findal (Per Hook)	Signalman (Per Hook)	RPW (per Hook)	Findal (Per Shift)	Signalman (Per Shift)
All cargoes (other than salt in bulk)	10	1	1	5	1	1
Salt in bulk	2	1	1	2	1	1

*RPW – Registered Pool Worker

(b). It appears that the KPT has envisaged phase wise implementation of manning Scales. Please furnish a detailed note on the remaining phase wise implementation of manning Scales.

In the first phase of implementation of manning scales, the deployment of Registered Pool Workers (RPW) has been halved and deployment has also been continued on Dry Bulk Cargoes. In the second phase, the deployment of RPW will be done keeping in view the demand / supply position with a view to ensure that there are no surplus gangs. The strategy of the port is to gradually achieve the deployment levels as per the manning scale taking into consideration the retirement/death of workers and ensure that the gangs are not rendered surplus which, lead to industrial unrest.

(c). The KPT is silent regarding the revision of datum on account of implementation of the Tribunal award. The KPT is requested to clarify the existing position in this regard.

The datums have not yet been revised as no consensus has yet been reached with the Major Trade Unions operating at the Port. In this regard a series of meetings have been held with the Trade Unions. However, the Trade Unions are taking a stand that piece rates were finalized 25 years ago and the same rates are continuing even today without any revision despite there being 5 wage revisions during this period. The unions are also taking a stand that revision should lead to more benefit for the worker without which there cannot be any amicable settlement. As this is highly labour sensitive issue the same will have to be sorted out by consultative and bargaining approach so that port operations are not disrupted. In fact the unions agreed for partial implementation of Manning Scale only after being assured that the piece rate incentives being paid presently will be protected. As such being a policy decision, it is felt that TAMP may not associate itself with the same and the issue of implementation should be left to the local port management. Also, there may not be any net financial implication as the Trade Unions will never agree to downward revision of existing benefits. Thus, while on one hand datums will be revised, on the other hand the piece rate will increase leading to neutral impact. Also, the wage

	agreements signed with the unions contain ubiquitous clause to the effect that existing level of benefits enjoyed by the workmen will invariably be protected.
As mentioned at para 13(xviii) of the Order of March 2011, the KPT was advised to consider the various factors as listed in the said paragraph and to submit its proposal linked to productivity levels. In this context, the KPT is requested to clarify / furnish the following:	
(a) Though the KPT has proposed for refund to/ recovery from the stevedore based on the productivity of the gang supplied by the port, it does not appear that the KPT has taken into account the various factors listed in the Order of March 2011 at the above mentioned paragraph to base its proposal linked to productivity as advised by this Authority. The KPT is requested to clarify and review the position in this regard.	<p>Implementation of the National Tribunal Award on Manning Scale has resulted in significant reduction in cost by cutting down the expenditure on overtime. The per ton rates prescribed for various cargoes are based on the actual gangs deployed during the period from May 2011 to November 2011 and already factor in the productivity achieved</p> <p>Apart from this, the KPT has reiterated its submissions made in its reply to our query at (v) above expressing the difficulties in proposing cargo-wise productivity linked rates</p>
(b) A draft conditionality towards incentive for better performance and disincentive for under performance for incorporation in the Scale of Rates may be proposed	In view of the above no note is required to be given.
As mentioned at para 13(xv) of the Order of March 2011, the KPT was advised to initiate steps to improve efficiency and reduce costs. The steps taken by the port in this regard may be listed and the financial impact on account of taking such steps may be quantified and furnished.	<p>Implementation of the National Tribunal Award on Manning Scale has resulted in significant reduction in cost by cutting down the expenditure on overtime. The per ton rates prescribed for various cargoes are based on the actual gangs deployed during the period from May 2011 to November 2011 and already factor in the productivity achieved.</p> <p>Many cargoes at Kandla are very seasonal in nature. For instance Fertilizer imports rise during the period from May to October after which there is a marked reduction in the imports. Exports of Food grain and soya extractions are very less during July to October. So depending upon the period during which the tariff revision proposal gets approved, the rates could fluctuate heavily. Grouping of the cargoes into various heads becomes a tedious task as there are more than 50 different types of dry cargoes handled at Kandla each having different productivity levels. For instance let us consider Timber Logs. While Pine Timber Logs have less productivity, the other timber logs have much higher productivity. Again huge windmills being recently imported at Kandla have a very less productivity as discharging takes time while other items of machinery / CKD items have comparatively higher productivity. Prescribing productivity linked rates for each cargo type will also complicate the realization of charges from port users. Even Port users prefer a single</p>

		rate. This is being experienced in case of tariff fixed for Harbour Mobile Cranes.																																																				
(vi)	<p>The proposal of KPT for revision of the existing per tonne rate for on-board labour is with retrospective effect from 1 April 2012. In this regard, it may be recalled that as mentioned at para 4 of the Order of April 2012 extending the validity of the rates of the Cargo handling division, it has been stated that retrospective revision of tariff w.e.f. 1 April 2012, as suggested by KPT, would be considered, based on justifications to be furnished by the KPT, in the proceedings to be initiated based on the proposal to be filed by the Port. The KPT in its proposal under consideration has not justified the retrospective effect for the proposed rates sought by it.</p>	<p>The retrospective revision is absolutely essential as otherwise the port will suffer a huge loss. Even the CAG has adversely commented in this regard. In fact, TAMP while approving the per ton tariff vide its Order No.TAMP/37/2007-KPT passed on 25.03.2011, has also approved the adhoc rate of ₹850/- per worker per shift without piece rate and ₹1084/- per worker per shift with Piece Rate for the entire period from 25.01.2007 till 04.06.2011. During this approximately 58 months period there was a huge rise in the salaries and wages of the dock workers and a huge increase in operating cost of the port and the same has resulted in a massive loss of ₹34.12 crore for the port. The CAG has already raised this issue in its draft inspection report. The rates of ₹850/- and ₹1084/- were purely adhoc rates based on the working results of the erstwhile KDLB during the 9 month period from 01.04.2006 to 31.12.2006 preceding the date of merger w.e.f. 24.01.2007. Thus, by paying a rate based on a nine month cost, the stevedores have made windfall gains. Hence, if the rates are not approved with retrospective effect, it will amount to bleeding the port.</p>																																																				
(vii)	<p>KPT has adopted an escalation factor of 10% for estimation of VDA increase apart from adopting an escalation factor of 20% to account for the wage revision. While the increase in salary on account of wage revision to be due from 1 January 2012 can be understood, it may be noted that the estimation of all the other expenditure projections in the cost statement would be based on an escalation factor of 6.50% per annum as already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 11 May 2012.</p>	<p>It is reiterated that escalation percentages considered for other items of Tariff like Cargo Handling Equipment, Marine Charges may not be applicable to the tariff fixation methodology for Dock Workers. With mounting retirement costs owing to a large chunk of Cargo Handling Workers due for retirement and impending wage revision and keeping in view the current inflationary trends the 10% increase considered is perfectly justified. Further during the past three years the average yearly increase in VDA has been to the tune of 12.67% as detailed below:-</p> <table><tr><th>Year</th><th>Quarter</th><th>Increase in VDA over previous qtr</th><th>Calendar Year Increase</th></tr><tr><td>2010</td><td>Q2</td><td>4.30%</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Q3</td><td>0.70%</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Q4</td><td>4.00%</td><td>9.00%</td></tr><tr><td>2011</td><td>Q1</td><td>4.10%</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Q2</td><td>2.90%</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Q3</td><td>1.00%</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Q4</td><td>4.00%</td><td>12.00%</td></tr><tr><td>2012</td><td>Q1</td><td>5.00%</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Q2</td><td>1.00%</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Q3</td><td>3.00%</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Q4</td><td>7.00%</td><td>17.00%</td></tr><tr><td colspan="3">Average Yearly Increase</td><td>12.67%</td></tr></table> <p><i>Note: The VDA percentage as on 01.01.2010 was 31%. The increase thereafter Q-o-Q is as given above.</i></p>	Year	Quarter	Increase in VDA over previous qtr	Calendar Year Increase	2010	Q2	4.30%			Q3	0.70%			Q4	4.00%	9.00%	2011	Q1	4.10%			Q2	2.90%			Q3	1.00%			Q4	4.00%	12.00%	2012	Q1	5.00%			Q2	1.00%			Q3	3.00%			Q4	7.00%	17.00%	Average Yearly Increase			12.67%
Year	Quarter	Increase in VDA over previous qtr	Calendar Year Increase																																																			
2010	Q2	4.30%																																																				
	Q3	0.70%																																																				
	Q4	4.00%	9.00%																																																			
2011	Q1	4.10%																																																				
	Q2	2.90%																																																				
	Q3	1.00%																																																				
	Q4	4.00%	12.00%																																																			
2012	Q1	5.00%																																																				
	Q2	1.00%																																																				
	Q3	3.00%																																																				
	Q4	7.00%	17.00%																																																			
Average Yearly Increase			12.67%																																																			
(viii)	<p>in the revised Statements furnished by the KPT under cover of its letter dated 2 July 2012, it is not clear as to how the KPT has arrived at the amount of ₹31,58,16,098/- being the total expenditure</p>	<p>Statement showing the total expenditure of ₹31,58,16,098/- being the total expenditure incurred in respect of Cargo Handling Division is for the period from June 2011 to 30 November</p>																																																				

	<p>incurred in respect of Cargo Handling Division for the period from 1 June 2011 to 30 November 2011 in the Statement – C. The sum total of all the expenditure including escalations as well as the pension/ gratuity amounts as given in the Statement – D (which reflects the Cost details of Cargo Handling Division for the period from 1 June 2011 to 30 November 2011) does not add up to the said amount. The KPT is requested to clarify the position and make suitable changes in the Statements, wherever necessary, to reflect the correct position.</p>	<p>2011 is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>₹ in lakhs</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Salaries & Wages (inclusive of Overtime to the tune of ₹762.46 lakhs)</td><td>2590.11</td></tr> <tr> <td>2</td><td>Stores</td><td>13.60</td></tr> <tr> <td>3</td><td>Office & Admin Expenses</td><td>1.29</td></tr> <tr> <td>4</td><td>Operation & Maintenance Expenses</td><td>0.68</td></tr> <tr> <td>5</td><td>Medical Expenses</td><td>21.49</td></tr> <tr> <td>6</td><td>Depreciation</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>7</td><td>Pension Gratuity & Commutation</td><td>526.00</td></tr> <tr> <td></td><td>Total</td><td>3158.16</td></tr> </tbody> </table> <p>In the statement 'D' under the head salary & wages, Over Time amount of ₹7,82,46,087 has been deducted and as stated under point No. 15 ₹40,00,000 has been added.</p>	Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs	1	Salaries & Wages (inclusive of Overtime to the tune of ₹762.46 lakhs)	2590.11	2	Stores	13.60	3	Office & Admin Expenses	1.29	4	Operation & Maintenance Expenses	0.68	5	Medical Expenses	21.49	6	Depreciation	5.00	7	Pension Gratuity & Commutation	526.00		Total	3158.16
Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs																											
1	Salaries & Wages (inclusive of Overtime to the tune of ₹762.46 lakhs)	2590.11																											
2	Stores	13.60																											
3	Office & Admin Expenses	1.29																											
4	Operation & Maintenance Expenses	0.68																											
5	Medical Expenses	21.49																											
6	Depreciation	5.00																											
7	Pension Gratuity & Commutation	526.00																											
	Total	3158.16																											
(ix)	<p>The KPT is requested to clarify the following with reference to Statement – D:</p> <p>(a) The reasons for considering a different amount towards Salaries and Wages for fixing rate as compared to the Annual Accounts figure may be brought out.</p>	<p>In KPT expenditure booking is done firstly at division level and thereafter the same is updated in the centralized accounting system. The annual accounts were not finalized at the time of submission of tariff revision proposal. In case the expenditure figures recorded with the Cargo Handling Division were higher due to non-updation of the accounts ledger, the same have been considered.</p>																											
	<p>(b) With regard to Stores, the KPT has considered an amount of ₹13.60 lakhs for the purpose of fixing tariff which includes an amount of ₹8.62 lakhs towards cash in lieu of uniform cost for the block year 2008-2010. The reason for loading the amount pertaining to the year 2008-2010 in the expenditure for the period from June 2011 to November 2011 may be explained and justified.</p>	<p>The cash in lieu of uniform although pertaining to the year 2008-10 has actually been decided to be paid during the year 2011-12.</p>																											
(x)	<p>The approach adopted by KPT to arrive at the revenue requirement for the Cargo handling division in Statement – D takes into account the reported deficit of six months for the period from 1 June 2011 to 30 November 2011. The KPT is requested to clarify whether this approach is in line with the Cost plus method of fixation of tariff envisaged by the tariff guidelines of 2005.</p>	<p>KPT cannot afford to bear the deficit and as such there is no other way in which the same can be recovered except to load it in the revised rates. TAMP may suggest any alternate method in which the deficit can be absorbed.</p>																											
(xi)	<p>(a) The rationale behind factoring only a part of the overtime component out of the total actual overtime amount of ₹7.82 crores relating to the period from 1 June 2011 to 30 November 2011, to arrive at the revenue requirement for the Cargo handling division in Statement – D and the remaining overtime component in the general revision, may be explained. In this regard, it may be noted that by factoring the remaining overtime component in the general revision, the other divisions like Kandla and Vadinar may have to cross subsidise the cargo handling division, which may not be desirable.</p>	<p>KPT would not ideally like to spread the deficit. However, as already brought out, the delay in revision of rates coupled with increasing VDA rates results in huge variation in the rates which the trade cannot afford to bear. It is due to this reason that KPT strongly feels that TAMP should consider allowing increase on a quarterly basis suo motu by the respective ports subject to ratification by the TAMP. This will ensure that the rates are aligned with the costs at all times and even the importers and exporters can predict before hand the likely quantum of increase as the figures of Consumer Price Index is declared every quarter.</p>																											

(b) The rationale behind spreading such part of the overtime component of ₹3 crores over a period of five years for fixation of rate for Cargo handling division may also be brought out.	Purely with a view to avoid huge variation in the rates the port has consciously taken a decision to spread the deficit over a period of five years on the request of Trade. Also the Board of Trustees of the KPT were of the view that since the stevedoring contracts for the forthcoming years have already been finalized and in the event of huge revision in rates, the stevedores themselves cannot bear the impact of huge increase in rates and cannot pass it on the final users, which may attract commercial consequences and lead to legal problems and hence a conscious decision was taken to spread the loss which will ensure cost effectiveness in view of the competition from neighbouring ports						
(xii) Furnish the basis for the capital employed considered at ₹2.75 crores in the Statement - D. Also furnish the breakup of the Capital Employed considered in the Statement.	The statement showing the breakup of the Capital Employed considered in the statement is furnished. (Amt. in ₹) <table border="1"> <tr> <td>Opening Gross Block</td> <td>₹ 44038336</td> </tr> <tr> <td>Less Acc. Depreciation</td> <td>₹ 16455878</td> </tr> <tr> <td>Written Down Value</td> <td>₹ 27582458</td> </tr> </table>	Opening Gross Block	₹ 44038336	Less Acc. Depreciation	₹ 16455878	Written Down Value	₹ 27582458
Opening Gross Block	₹ 44038336						
Less Acc. Depreciation	₹ 16455878						
Written Down Value	₹ 27582458						
(xiii) Confirm that the gang requirement at 14383 considered in the Statement - D for handling bulk and break bulk cargo is as per the actuals for a period of six months from 1 June 2011 to 30 November 2011.	It is confirmed that Gang Requirement of ₹14383 is based on actuals for the six months from 01.06.2011 to 30.11.2011.						
(xiv) The KPT has not considered cargo throughput of cement and soda ash in its workings and has also not proposed any rates to handle the said cargoes, probably on the ground that these cargoes were not handled during the period of six months for the period from 1 June 2011 to 30 November 2011. In this regard, the KPT is requested to clarify as to what rates it would levy in case it happens to handle such cargoes in future	Of late Soda Ash is no longer being handled at KPT and the chances of these cargoes being handled also appear to be very remote. A very negligible quantity of 14604 MT has been handled during the six months of the current financial year. As regards the rates that will be levied in case such cargoes are handled it is clarified that, the rates prescribed for "All other unspecified goods" as approved by TAMP will be charged. Further, prescribing separate rates for these cargoes would have lead to very high per ton rates. For instance taking the revenue requirement per gang of ₹21220/- as already proposed, the per ton rate for cement would have been ₹75.37 per MT. This based on 52 gangs actually deployed for handling 14604 MT of Cement. As against the above the port has recovered ₹35.26 per MT						
(xv) It appears that the overtime cost of 17 days calculated at ₹36 Lakhs in Statement-E has not been factored in the cost computation furnished in Statement-D. That being so, the relevance of Statement-E may be explained.	The expenditure on Salaries & Wages amounting to ₹184764814/- considered in the proposal already includes ₹40,00,000/- towards projected OT. Although the OT for 17 days works out ₹36 lacs as reflected at Statement E the same has been rounded and considered as ₹40,00,000/- in Statement -D						

6.1. A joint hearing in this case was held on 11 January 2013 at the KPT premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

6.2. At the joint hearing the Kandla Port Karmachari Sangh (KPKS) vide its letter dated 11 January 2013 furnished its written submissions on the subject proposal. Subsequently, the Kandla Stevedores' Association Limited (KSA) vide its letter dated 28 January 2013 and the Kandla Port Dock Stevedores Association (KPD SA) vide its letter dated 7 February 2013 addressed to KPT and copy endorsed to the Authority furnished its comments on the subject proposal. A copy each of these submissions were forwarded to the KPT vide our letter dated 30 January 2013 and 18 February 2013 for comments. The KPT has not furnished its comments thereon

7.1 As decided at the joint hearing, the following points were brought to the notice of the KPT with a request to initiate action vide our letter dated 17 January 2013 :

- (i). The proposal of the KPT is to revise the per tonne rates for supply of on-board labour on a quarterly basis to capture the change in the rate of variable Dearness Allowance (VDA). The port has proposed to modify the per tonne rates suo motu every quarter to reflect the change in the VDA and obtain the ratification of the Authority therefor subsequently. In this regard, KPT may note that the tariff guidelines of March 2005 call for fixation of tariff for a tariff cycle of three years.
- (ii). Reformulate its proposal for review of the rates for supply of on-board labour of its CHD covering the tariff cycle of three years viz. 2012-13 to 2014-15 based on realistic estimates. While formulating the proposal, the estimates for the year 2012-13 may be framed on actuals for the period April 2012 to December 2012 and estimates for the subsequent three months of the year 2012-13.
- (iii). The rates for CHD of KPT was last fixed for truncated period of one year 2011-12 for reasons recorded in the concerned tariff Order. The tariff guidelines require review of the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period. The KPT is, therefore, requested to furnish the details of actual volume of commodity-wise traffic handled, income realised and cost incurred by its CHD during the years 2011-12 supported by Accounts of CHD certified by a Chartered Accountant for the year 2011-12.
- (iv). Examine the suggestion made by the Kandla Ports Stevedores Association to include the on-board labour charge of CHD in the wharfage as agreed at the joint hearing.

7.2 In pursuance to our letter dated 17 January 2013, the KPT vide its letter dated 21 February 2013 has filed its reformulated proposal and has also furnished its response/submissions. The main points made by the KPT are summarised below:

- (i). The revised proposal has been prepared for the tariff cycle of three years 2012-13 to 2014-15 based on realistic estimates. As directed, the estimates for the year 2012-13 has been framed based on actuals for the period April 2012 to December 2012 and the estimates for the subsequent three months of the year 2012-13.
- (ii). The following points have been taken into account in the revised proposal:
 - (a). 20% towards provision for increase in salary and wages due to wage revision due w.e.f.01.01.2012.
VDA increase of 10% on basic pay.
 - (b). Excess of expenditure over income during the year 2011-12 amounting to ₹9,17,01,747/- and ₹11,05,54,557/- for the year 2012-13 has been considered in the year 2012-13 and 2013-14 respectively.
 - (c). Overtime amount of ₹6,00,00,000/- has been spread for 5 years and accordingly ₹1,20,00,000/- has been considered in each years.
 - (d). Increase of 3% has been considered for normal increase in wage bill (other than VDA) in the estimation for the years 2013-14 and 2014-15. Other expenditure has been estimated applying escalation factor of 6.5% as per TAMP Guidelines.

- (iii) The port has filed a revised cost statement of CHD. A summary of the cost position furnished by KPT for the period 2011-12 to 2014-15 is tabulated below:

(in ₹)

Sr. No	Particulars	Actuals		Estimates	
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
(1)	Total Expenses	420514847	496039764	524762792	554769573
(2)	Gratuity	25372723	37146748	29002949	24648265
(3)	Commutation of Pension	12799998	18739742	18364993	14839349
(4)	Pension	63027279	92274622	103033294	120799844
(5)	Excess of Expenditure over income during the year 2011-12 (excluding OT) ₹91701747 + OT amount spread for 5 years as decided by Board i.e. ₹(3 crore * 2/5) = ₹12000000	108459654	103701738	122554551	12000000
(6)	TOTAL EXPENSES (1+2+3+4+5)	630174501	747902614	797718579	727057031
(7)	Capital Employed	27541000	27541000	27541000	27541000
(8)	Return on Capital Employed @ 16% per annum	4406560	4406560	4406560	4406560
(9)	Revenue Requirement	634581061	752309174	802125139	731463591
(10)	Total Gangs Supplied (Nos.)	27554	28139	28139	28139
(11)	Revenue Expected per Gang	23030	26735	28506	25995

- (iv). The port has furnished a working for arriving at commodity-wise per tonne rate to meet expected revenue requirement per gang.
- (v). Accordingly, the revised rates proposed by KPT for on-board labour along with comparative position of the existing rates and the rates now proposed is tabulated below:

Sr. No	Cargo Items	Existing rates (per tonne)				Proposed rates(per tonne)				% of increase			
		Bulk		Break Bulk		Bulk		Break Bulk		Bulk		Break Bulk	
		Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹
1	Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	13.96	8.37	42.92	25.75	24.36	14.61	--	--	74.79%	74.55%	--	--
2	Rice and other food grains	21.62	12.97	27.23	16.34	40.63	24.38	65.63	39.38	87.92%	87.97%	141.02%	141%
3	Cement	--	--	21.05	12.63	--	--	129.75	77.85	--	--	516.38%	516.38%
4	Steel Coils and Steel pipes	--	--	17.55	10.53	--	--	34.9	20.94	--	--	98.86%	98.86%
5	Timber and other logs	--	--	38.64	23.18	--	--	53.13	31.88	--	--	37.5%	37.53%
6	Soda Ash	--	--	60.89	36.54	--	--	--	--	--	--	--	--
7	Machinery Packages and other packages	--	--	72.84	43.71	--	--	32.41	19.45	--	--	(-55.51%)	(-55.51%)
8	Iron ore	11.14	11.14	--	--	22.59	22.59	--	--	102.78%	102.78%	--	--
9	Ores other than iron ore	12.20	7.32	--	--	22.22	13.33	--	--	82.13%	82.10%	--	--
10	Scraps	20.45	12.27	--	--	45.25	27.15	--	--	121.27%	121.27%	--	--
11	Oil Extractions	18.95	11.37	--	--	28.31	16.98	40.01	24.01	49.39%	49.34%	--	--
12	Thermal Coal	10.39	10.39	--	--	27.33	27.33	--	--	163.04%	163.04%	--	--
13	Other Coal	9.11	5.46	--	--	12.15	7.29	--	--	33.36%	33.51%	--	--
14	Salt	11.12	6.67	32.59	19.55	16.84	10.11	35.49	21.29	51.43%	51.57%	8.89%	8.9%
15	Sugar	17.42	10.45	25.80	15.48	28.16	16.89	73.98	44.39	61.65%	61.62%	186.74%	186.75%
16	All other unspecified goods	10.85	6.51	36.26	21.75	14.70	8.82	--	--	35.48%	35.48%	131.77%	--
17	Granites & Marbles	--	--	--	--	--	--	50.79	30.48	--	--	--	--

- (vi) The KPT has furnished the details of actual volume of commodity-wise traffic handled, income realized and cost incurred by CHD during the year 2011-12
- (vii) As regard the point made by us on its proposal to revise the rates on quarterly basis to absorb quarterly increase in VDA, the KPT has once again requested to allow fixed percentage increase (on a cumulative basis) on the per tonne rate at the beginning of each year during the three year tariff validity cycle as discussed in the joint hearing held on 11 January 2013. It has stated that this is in line with the annual escalation allowed by TAMP on the lease rentals/ upfront tariff fixation
- (viii) With reference to the suggestion made by the Kandla Port Stevedores Association to include the on-board labour charge of CHD in the wharfage at the joint hearing, the KPT has made following submissions:
- (a) Stevedoring Charges almost invariably form part of the ocean freight and are usually paid by vessel agents to stevedores, while wharfage charges are reimbursed by the exporter/ importer to the Custom House Agents.
- (b) Stevedoring Charges form part of "Assessable Value" of goods for the purpose of Custom Duty by virtue of being included in the landing charges which are levied as a percentage of CIF value of the goods by the Custom, whereas wharfage charges do not form part of the assessable value as the same are incurred after landing of the goods. Importers may require separate bills/ receipts issued by Port for wharfage & On Board Labour Charges for their duty claims.
- (c) Classification of commodities for the purpose of Wharfage Charges and On Board Labour Charges are very much different and if both the charges are to be integrated the classification of commodities has to be uniform.
- (d) Units of levy of wharfage charges and On- Board Labour Charges are different. While different units are prescribed for levy of wharfage charges like Cubic Meter, Metric Tonnes, Numbers, Ad-valorem, the unit of levy of On Board Labour Charges is Metric Tonne only. Hence, uniformity in the matter of unit of levy has to be ensured prior to integration.
- (e) The integration of wharfage and stevedoring charges may create some practical difficulties. For instance if the goods are exported from a foreign port to Kandla Port on CIF basis then the Exporter stationed in foreign port would have included the stevedoring charges for unloading of goods at Kandla and in all probability would have already recovered the charges from the importer stationed at Kandla. In such a situation the Stevedore will not agree to pay the Wharfage Charges as he has already paid his stevedoring charges and also the CHA will never agree to pay On Board Labour Charges as he has already paid a consolidated rate to the exporter. Similar situation will arise in case the goods are exported from Kandla to foreign port on CIF basis. This problem will further aggravate if there are some importers who have imported the cargo on CIF basis while some importers have imported the cargo on FOB basis. Hence, it is opined that the issue of inbuilt on-board labour charges into wharfage will be attempted at a later stage after obtaining considered opinion from all concerned.

7.5 The revised proposal received from the KPT was circulated to the user / user association for comments vide our letter dated 27 February 2013. The comments so received were forwarded to the KPT as feedback information. The KPT has, however, not furnished its response thereon.

8 Based on the preliminary scrutiny of the revised proposal dated 21 February 2013, the KPT was requested vide our letter dated 12 July 2013 to clarify a few points. The KPT vide its letter dated 19 July 2013 has responded to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response from KPT																																																																																																																				
(i)	Please furnish the breakup of ₹10,845.9654 considered in the year 2011-12 in Annexure-I, Sr. No.(k)	It is submitted that ₹103701747/- has been considered in the year 2012-13 for which the port has furnished the break up.																																																																																																																				
(ii)	On perusing the figures relating to CHD in RE 2012-13 & BE 2013-14 and RE 2011-12 & BE 2012-13, it is seen that for the year 2011-12 the actual overtime is ₹1675.76 lakhs which forms 85% of actual Basic Salary plus D.A. (₹1959.39 lakhs). In the immediate previous year 2010-11, the overtime expense for CHD is reported at ₹1001.59 lakhs which forms 50% of the basic plus D.A. ₹2041.09 lakhs. In this context, the following points may be clarified:	<p>(a). The primary reason that could be attributable to increase in the overtime expenditure is the excess of demand for CHD gangs vis-à-vis their supply. The month-wise demand v/s supply of CHD gangs and deficit is as under:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Month</th> <th>Demand of CHO Gangs</th> <th>Supply of CHD Gangs</th> <th>Deficit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>April 2011</td><td>1928</td><td>1594</td><td>334</td></tr> <tr><td>May 2011</td><td>1986</td><td>1643</td><td>343</td></tr> <tr><td>June 2011</td><td>2031</td><td>1614</td><td>417</td></tr> <tr><td>July 2011</td><td>2350</td><td>1668</td><td>682</td></tr> <tr><td>Aug 2011</td><td>2350</td><td>1668</td><td>682</td></tr> <tr><td>Sept 2011</td><td>2440</td><td>1620</td><td>820</td></tr> <tr><td>Oct 2011</td><td>2161</td><td>1654</td><td>507</td></tr> <tr><td>Nov 2011</td><td>2223</td><td>1611</td><td>612</td></tr> <tr><td>Dec 2011</td><td>2467</td><td>1672</td><td>795</td></tr> <tr><td>Jan 2012</td><td>2200</td><td>1669</td><td>531</td></tr> <tr><td>Feb 2012</td><td>2028</td><td>1496</td><td>532</td></tr> <tr><td>Mar 2012</td><td>1747</td><td>1544</td><td>203</td></tr> </tbody> </table> <p>(b). In addition to the mismatch between demand and supply of gangs, another factor that may have contributed to rise in OT during the year 2011-12 as compared to 2010-11 is the increase in per hour OT rate as a result of Wage Revision. A table showing the per hour OT rate of Senior-most and Junior-Most employee of each of two categories of CHD workers viz. Tindal & RP Worker prior to wage revision and after wage revision is tabulated below:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Period</th> <th rowspan="3">Month</th> <th colspan="4">Per Hour OT Rate</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Tindal</th> <th colspan="2">RP Worker</th> </tr> <tr> <th>Senior</th> <th>Junior</th> <th>Senior</th> <th>Junior</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>After Wage Revision</td> <td>Apr-11</td> <td>110.25</td> <td>52.68</td> <td>107.25</td> <td>49.61</td> </tr> <tr> <td>Before Wage Revision</td> <td>Feb-10</td> <td>83.58</td> <td>42.75</td> <td>78.34</td> <td>42.75</td> </tr> <tr> <td>% Change</td> <td></td> <td>31.91</td> <td>23.23</td> <td>36.90</td> <td>16.05</td> </tr> </tbody> </table> <p>Thus, it can be seen that OT rate per hour has increased between 16 to 32% due to wage revision.</p> <p>(c). Apart from the above the increase in per hour OT rate during the year 2011-12 was due to VDA increase as tabulated below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Period</th> <th rowspan="3">Month</th> <th colspan="4">Per Hour OT Rate</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Tindal</th> <th colspan="2">RP Worker</th> </tr> <tr> <th>Senior</th> <th>Junior</th> <th>Senior</th> <th>Junior</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Beginning of the year</td> <td>Apr-11</td> <td>110.25</td> <td>52.68</td> <td>107.25</td> <td>49.61</td> </tr> <tr> <td>End of the year</td> <td>Mar-12</td> <td>121.56</td> <td>56.26</td> <td>118.01</td> <td>54.63</td> </tr> <tr> <td>% Change</td> <td></td> <td>10.26</td> <td>6.80</td> <td>10.03</td> <td>10.12</td> </tr> </tbody> </table> <p>It can be seen that increase during the year</p>	Month	Demand of CHO Gangs	Supply of CHD Gangs	Deficit	April 2011	1928	1594	334	May 2011	1986	1643	343	June 2011	2031	1614	417	July 2011	2350	1668	682	Aug 2011	2350	1668	682	Sept 2011	2440	1620	820	Oct 2011	2161	1654	507	Nov 2011	2223	1611	612	Dec 2011	2467	1672	795	Jan 2012	2200	1669	531	Feb 2012	2028	1496	532	Mar 2012	1747	1544	203	Period	Month	Per Hour OT Rate				Tindal		RP Worker		Senior	Junior	Senior	Junior	After Wage Revision	Apr-11	110.25	52.68	107.25	49.61	Before Wage Revision	Feb-10	83.58	42.75	78.34	42.75	% Change		31.91	23.23	36.90	16.05	Period	Month	Per Hour OT Rate				Tindal		RP Worker		Senior	Junior	Senior	Junior	Beginning of the year	Apr-11	110.25	52.68	107.25	49.61	End of the year	Mar-12	121.56	56.26	118.01	54.63	% Change		10.26	6.80	10.03	10.12
Month	Demand of CHO Gangs	Supply of CHD Gangs	Deficit																																																																																																																			
April 2011	1928	1594	334																																																																																																																			
May 2011	1986	1643	343																																																																																																																			
June 2011	2031	1614	417																																																																																																																			
July 2011	2350	1668	682																																																																																																																			
Aug 2011	2350	1668	682																																																																																																																			
Sept 2011	2440	1620	820																																																																																																																			
Oct 2011	2161	1654	507																																																																																																																			
Nov 2011	2223	1611	612																																																																																																																			
Dec 2011	2467	1672	795																																																																																																																			
Jan 2012	2200	1669	531																																																																																																																			
Feb 2012	2028	1496	532																																																																																																																			
Mar 2012	1747	1544	203																																																																																																																			
Period	Month	Per Hour OT Rate																																																																																																																				
		Tindal		RP Worker																																																																																																																		
		Senior	Junior	Senior	Junior																																																																																																																	
After Wage Revision	Apr-11	110.25	52.68	107.25	49.61																																																																																																																	
Before Wage Revision	Feb-10	83.58	42.75	78.34	42.75																																																																																																																	
% Change		31.91	23.23	36.90	16.05																																																																																																																	
Period	Month	Per Hour OT Rate																																																																																																																				
		Tindal		RP Worker																																																																																																																		
		Senior	Junior	Senior	Junior																																																																																																																	
Beginning of the year	Apr-11	110.25	52.68	107.25	49.61																																																																																																																	
End of the year	Mar-12	121.56	56.26	118.01	54.63																																																																																																																	
% Change		10.26	6.80	10.03	10.12																																																																																																																	
	(a). Explain the reason for steep increase in the overtime cost in the year 2011-12.																																																																																																																					
	(b). It appears that overtime cost reported in the year 2011-12 includes the impact of wage revision arrears. If so, please indicate the quantum of wage revision arrears of the past period included in this cost.																																																																																																																					

(iii)	<p>In the proposal dated 2 July 2012, the KPT had considered to spread ₹3 crores as overtime over 5 years period (i.e. annually 60 lakhs) as decided by the Board of Trustees of KPT and balance ₹3 crores was proposed to be recovered from the general revision proposal. As against that in the revised proposal of 21 February 2013, the port has considered overtime of ₹6 crores and proposed to be spread it over five years period (i.e. 120 lakhs per annum). Furnish the reasons for the modification in the overtime cost.</p>	<p>owing to VDA increase ranges from 7 – 10%.</p> <p>With regard to reasons for increase in the overtime expenditure from ₹3 crores to ₹6 crores which to be spread over a period of 5 years it is stated that in the earlier proposal only six months data was considered while in the revised proposal the data of entire 12 months was considered.</p>																						
(iv)	<p>The gratuity, commutation of pension and pension payments estimated for 2011-12 in the last Order and the actual payments indicated by KPT in the current proposal is tabulated below.</p>	<p>(a). At the time of estimation of Pension payments number of retirees every year due to superannuation, VRS, Medical incapacitation, Deaths, etc. were not considered which is 159 Nos. in the year 2011-12 and 110 Nos. in 2012-13 respectively.</p>																						
	<p style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th rowspan="2">Sl. No.</th> <th rowspan="2">Particulars</th> <th colspan="2">2011-12</th> </tr> <tr> <th>Estimates</th> <th>Actuals</th> </tr> <tr> <td>(i)</td> <td>Gratuity</td> <td>53.11</td> <td>253.73</td> </tr> <tr> <td>(ii)</td> <td>Commutation of Pension</td> <td>15.06</td> <td>127.99</td> </tr> <tr> <td>(iii)</td> <td>Pension</td> <td>392.93</td> <td>630.31</td> </tr> <tr> <td></td> <td>TOTAL</td> <td>461.10</td> <td>1011.98</td> </tr> </table>	Sl. No.	Particulars	2011-12		Estimates	Actuals	(i)	Gratuity	53.11	253.73	(ii)	Commutation of Pension	15.06	127.99	(iii)	Pension	392.93	630.31		TOTAL	461.10	1011.98	<p>(b). Further annual increase in pension payments were considered @ 5.8% which is very meager looking to increase in rate of VDA, which increased by 11% in 2010-11, 13% in 2011-12 and 15% in 2012-13. Restoration of commutation extension of benefits to old aged pensioners and extension of family pension to widowed, unmarried and divorced daughters were extended by Government during the year 2010-11 and benefits were extended w.e.f 01.01.2007.</p>
Sl. No.	Particulars			2011-12																				
		Estimates	Actuals																					
(i)	Gratuity	53.11	253.73																					
(ii)	Commutation of Pension	15.06	127.99																					
(iii)	Pension	392.93	630.31																					
	TOTAL	461.10	1011.98																					
	<p>Please explain the reason for such steep increase in these payments as against the estimated position. If the actual payments include arrears relating to the past period the quantum of the same may be indicated.</p>	<p>(c). It is further to add that at the time of estimation of pension payments at the time of submission of proposal, impact of recurring increase in pension payments due to pension revision was not considered.</p>																						
(v)	<p>The gratuity, pension and commutation of pension payments furnished by the KPT in the year 2011-12 cannot be verified with the Annual Accounts as the figures for CHD division in this regard are not reported separately in the Accounts. Please confirm that these figures indicated for the year 2011-12 are as per the details maintained by the port.</p>	<p>The actual payments does not include arrears relating to past period.</p> <p>The amount of actual pension payment of CHD during 2011-12 and 2012-13 has been worked out on the basis of records identified containing PPO Nos. of Cargo Handling Division as "CHD" in the monthly pension bill.</p>																						
(vi)	<p>The basis of estimating the gratuity, pension payments and commutation pension in the years 2013-14 and 2014-15 may be indicated.</p>	<p>The calculation showing the Estimation of Gratuity, pension payment and commutation for the year 2013-14 and 2014-15 is furnished.</p>																						

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10 With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) This Authority had fixed composite rate for on-board labour in lieu of levy and other charges of Cargo Handling Division (CHD) of Kandla Port Trust (KPT) vide Order dated 25 March 2011 with the validity period till 31 March 2012. At the request of the KPT, this Authority has extended the validity of the existing composite rate from time to time, the latest being till 28 February 2013 vide Order dated 17 December 2012.
- (ii) (a) The earlier proposal of KPT dated 2 July 2012 was based on six months actuals of 2011-12 i.e. from 1 June 2011 to 30 November 2011. As per clause 3.1.8 of the tariff guidelines of 2005, the tariff to be prescribed by this Authority is for three years validity cycle. The port was, therefore, advised to reformulate the proposal based on realistic estimates for three years i.e. from 2012-13 to 2014-15. The KPT has, accordingly, filed the revised proposal dated 21 February 2013 updating the cost statement with actuals for 2011-12 and estimates for three years viz. 2012-13 to 2014-15 based on nine months actuals for the year 2012-13 i.e. from April 2012 to December 2012. The revised proposal filed by the KPT was taken on consultation with relevant stakeholders. The revised proposal dated 21 February 2013 along with information/ clarifications furnished by KPT during the proceedings of this case are considered in the analysis.
- (b) The Kandla Stevedores' Association Limited (KSAL) has submitted that the revised proposal dated 21 February 2013 is not accompanied either with Board Agenda or Minutes of the Board Resolution. The revised proposal is, therefore, not approved by the Board of Trustees of the Kandla Port Trust.

In this regard, it is relevant here to mention that Clause 3.1.4 of the tariff guidelines of 2005 requires a port trust to send its proposal to this Authority with the approval of the Board of Trustees of the port. Further, the views of the Board will be considered by this Authority if received within two months of the submission of the proposal. As rightly stated by the KSAL, the board agenda or minutes on the revised proposal dated 21 February 2013 are not received. The port has submitted the minutes of the board meeting on the original proposal of June 2012. Clause 3.1.4 of the 2005 tariff guidelines does not prohibit this Authority from entertaining the proposal submitted by a port trust without the approval of its Board.

- (c) Kandla Port Karmachari Sangh (KPKS) has stated that after merger of KDLB with KPT on 24 January 2007 the process for seeking approval for supply of on-board labour was started on 18 June 2007 and the final rates were approved after 5 years i.e. on 5 May 2011. This has caused financial loss to KPT, according to KPKS because of internal exchange of clarification and piecemeal objections raised by TAMP.

In this regard, it is stated that this Authority always seeks information in a comprehensive manner. The reply to the comprehensive questionnaire issued to the KPT vide letter no. TAMP/37/2007-KPT dated 22 November 2007 was received on 6 June 2008 alongwith revised proposal. In the revised proposal, the port had proposed to recover charges for supply of on board labour on per ton basis against its earlier proposal for recovery on per worker per shift basis. Since the revised proposal of the KPT filed on 8 June 2008 substantially differed from its earlier proposal dated 18 June 2007, the revised proposal was needed to be circulated to the concerned users for their comments. The additional information/ clarification on the revised proposal sought vide our letter no. TAMP/37/2007-KPT dated 29 July 2008 was furnished by KPT on

24 September 2008. The gaps noticed in the information furnished were brought to the notice of the port on 28 November 2008 which were addressed by port on 6 March 2009. Even the action on the decisions taken at the joint hearing held on 8 April 2010 were furnished only on 11 October 2010. Considering the time taken on various fronts for the case to mature for final consideration, it is not appropriate to hold TAMP responsible for the financial loss, if any, to the KPT.

The KPKS has also contented that TAMP has approved rates for the intervening period from 2007 to 2011. The rates approved by the Authority vide Order No. TAMP/37/2007-KPT dated 25 March 2011 notified on 5 May 2011 were effective after expiry of 30 days from the date of notification.

The KPKS has stated that TAMP approved the rates for the intervening period 2007 to 2011 based on the cost prevailing in the year 2007. In this connection, it is noteworthy that the initial fixation for on-board labour after merger of KDLB with KPT was done vide Order dated 25 March 2011. Since this was initial fixation and since there was no specific rate available in the notified SOR, the KPT had proposed ad hoc rate on per worker per shift basis in line with the provisions of the clause 2.17.1. to 2.17.3. of the tariff guidelines of March 2005 based on mutual agreement with the port users. As the rates approved vide Order dated 25 March 2011 were to come into effect after a period of 30 days, this Authority accorded ex-post facto approval for the ad hoc rates proposed till the new rates came into effect.

- (iii). During processing of this case, the KPT while replying to one of our queries relating to manning scale has stated that this Authority should not associate itself with the implementation of manning scale which is a policy matter and should be left to the concerned port trusts. The Kandla Port Karmachari Sangh (KPKS) has also made a remark that this Authority has nothing to do with the internal matters relating to National Agreements with the Workers Federations.

It is relevant to state here that this Authority is a corporate body mandated by Statute to regulate tariff of Major Ports of India and private terminals operating therein. As per clause 2.6.2. of the tariff guidelines of 2005, the Major Port Trusts are required to regularly review the manning scale in view of technological changes and to revise the datum and rates of piece-rate scheme from time to time in terms of the National level Wage Settlements. Implementation of manning scale/ datum has an impact on fixation of port tariff and more particularly CHD which is a labour intensive division. This Authority is bound by the tariff guidelines of March 2005, which is a policy direction of the Government issued to this Authority under Section 111 of the MPT Act, 1963. This Authority, therefore, cannot overlook the position regarding implementation of manning scale and datum.

- (iv). The KPT has stated that datums were fixed in 1979 and unions oppose increase in datum. They demand increase in piece rates. The port has stated that it has given the proposal for revision of datum and it may have to be solved by consultative approach.

As regards manning scale, the KPT has informed that the first phase of manning scale has been implemented with effect from 22 April 2012. It has clarified that in view of implementation of manning scale, the gang strength has been reduced and the overtime cost has also been reduced. The KPT has confirmed that manning scale to the extent of 80% is implemented. It apprehends that full implementation of the manning scale will result in 30% to 40% of manpower rendered surplus and hence without proper planning for their re-deployment or retrenchment or retraining, 100% implementation of the manning scales may

create chaos in the port and lead to huge industrial unrest in the port sector. The port has stated that the second phase of the revised manning scale will be considered for implementation gradually taking into consideration the retirement/ death of workers and ensuring that the gangs are not rendered surplus which may lead to industrial unrest.

Till a policy decision is taken in this matter, the port proposes to recover their salaries and wages from the stevedores.

It is relevant to state that the implementation of manning scale/ datum should ultimately result in reduction in the cost. The view of the KPT to recover cost of labour rendered surplus from stevedores will not serve the desired objective of implementation of the revised manning scale. Clause 2.6.1. of the tariff guidelines of 2005 allows apportionment of cost of surplus labour against non- traffic revenue sources like estate rentals/ premium, accumulated reserves, and balance over the traffic revenue. Clause 2.8.3. of the guidelines mandate the port trusts to apply revenue share receipts first to meet the cost of surplus labour, if any, and at least 50% of the balance should be transferred to the Escrow account. The KPT is advised to meet the cost of surplus labour, if any, in line with the prescription made in the tariff guidelines of March 2005 while implementing the second phase of manning scale.

Notwithstanding the above position, however, in view of the assurance given by the port that the second phase of revised manning scale will be implemented gradually after addressing the issue of surplus manpower in CHD which will involve some time and datum will be revised in consultation with union, this case is analysed to fix per tonne levy proposed by KPT based on the partially revised manning scale and the datum considered in the estimates as reported by the port. The port is advised to initiate necessary steps for full implementation of the revised manning scale and datum before the next revision and capture its effect while formulating proposal for next review of the rates for CHD.

- (v). Kandla Port Stevedores Association (KPSA) and few other user associations have complained about notional booking of gangs for mechanized handling of a few cargo, mandatory booking of notional gang per hook for vessels operating at outer anchorage, etc. The port has not responded to the users comments in this regard. The port is advised to frontally address these issues raised by user associations and eliminate such practice and bring in transparency in their system of working.

KPSA has also submitted that in case of BOT operators like ABG Kandla Container Terminal Limited, RAS Infraport, gangs are not booked as port has signed concessional agreement with the respective BOT operators. They are of the view that the revenue share earned by the port from BOT operators is in lieu of engagement of labourers and wharfage charges and hence KPSA has suggested that port should consider cost of one gang per hook in each shift and debit it from revenue share receipt. The point made by the Association is not found relevant as KPT is governed by individual License Agreement entered by them with the concerned BOT operators. Moreover, BOT operators offer composite container cargo/ handling service for which tariff is determined separately based on the applicable guidelines.

- (vi). Kandla Port Karmachari Sangh (KPKS) has mentioned that a loss of ₹36 crores sustained by KPT is due to change in levy from per worker per shift to per tonne basis. The KPKS has requested to revert to the earlier system of recovery of wages and percentage levy system. The point made by KPKS is mere statement and not established with any analysis.

It is noteworthy that the Ministry of Shipping vide its letter No.LB-13018/4/05-L-II dated 24 June 2009 has advised all the Major Port Trusts to adopt tonnage based charges for stevedoring operations. The proposal of KPT for commodity-wise per

tonne rate for supply of labour from CHD for stevedoring services in the last tariff order as well as the current proposal is in line with the advice rendered by the Ministry. The request of KPKS to change the basis of levy from tonnage to percentage basis is not in line with the advice of the Ministry.

- (vii) (a). Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. If variation in actual performance of more than + or – 20% is observed as compared to the projections, the tariff to be approved has to be adjusted prospectively.
- (b) The composite rate for on-board labour deployed from CHD approved in the last tariff Order dated 25 March 2011 was based on the estimates for the year 2011-12. The approach followed in the last tariff Order to estimate the cost position for the year 2011-12 is adopted to analyse the actuals for the year 2011-12. The following modifications are done in the actuals furnished by the KPT for the year 2011-12:
- (i). While presenting the actual position for the year 2011-12, the expenses viz., stores, office & administration expenses, operation and maintenance expense, medical expense, depreciation are considered by KPT as reported in the Audited Annual Accounts of KPT for the CHD and hence accepted except for a few items which are modified as explained below:
- (a). From the total actual salaries and wage cost reported at ₹5491.66 lakhs in the Annual accounts, the port has considered salaries and wages at ₹3815.91 lakhs excluding the overtime cost of ₹1675.76 lakhs incurred in the year 2011-12. In the earlier proposal dated 2 July 2012, the KPT had proposed to spread over overtime of ₹3 crores as decided by the Board of Trustees of the KPT over five years period and balance was proposed to be adjusted in the general revision of its Scale of Rates.

Subsequently, in the revised proposal of 21 February 2013, the port has considered overtime of ₹6 crores and proposed to spread it over five years period (i.e. 120 lakhs per annum). When sought reasons for increasing the overtime expenditure from ₹3 crores to ₹6 crores in the year 2011-12, the port has clarified that the earlier proposal was based on six months data only while the revised proposal of February 2013 considers the actuals for the full year.

On examining the actuals for the year 2011-12, it is seen that the total salaries and wages including overtime is ₹5491.66 lakhs which is found to be 56% higher than the salaries and wage cost estimated in the last tariff Order. The main reasons for steep increase in actual salaries and wages is attributable to increase in the overtime element. When sought reasons, the port has clarified that excess demand for CHD gangs vis-à-vis their supply, the increase in overtime cost per hour, and the effect of wage revision are the main reasons for steep increase in the overtime cost.

The port has submitted that purely to avoid huge variation in the rates, it has consciously taken a decision to spread

part of the overtime cost over a period of five years on the request made by the Trade. The Board of Trustees of the KPT was also of the view that it may not be feasible for the stevedores to pass it on to the final users, which may attract commercial consequences and lead to legal problems and moreover stevedores themselves cannot bear the huge burden and hence a conscious decision is taken to spread the overtime cost of the year 2011-12 over five years.

(b) The two points to be decided regarding actual overtime cost of the year 2011-12 while analysing the performance are:

- (i) Of the actual overtime cost of ₹16.76 crores reported in the Annual Accounts for year 2011-12 pertaining to the CHD the KPT has considered ₹6 crores in CHD activity and balance ₹10.76 crores is proposed to be considered in the general revision proposal.
- (ii) Spreading off the overtime cost of ₹6 crores over five years period.

With reference to (i) above, it is pointed out that the proposal of KPT to consider part of overtime incurred for CHD from general revision proposal will result in flow of cross-subsidy from general revision to CHD. However, attempt of the port to consider part of the overtime cost from general revision proposal is reportedly based on demand from trade and is an attempt to reduce the impact of steep increase in the CHD rates.

It is observed that there is always flow of cross subsidy between the activities/ sub-activities. If this activity was treated as a part of general revision proposal, the flow of cross-subsidy to this activity from other activities could not have been avoided. In view of the above position, the proposal of KPT to recover a part of overtime cost i.e. ₹6 crores from CHD and to consider residual overtime cost of ₹10.76 crores in its general revision proposal is allowed by this Authority.

As regard point (ii) above, it is relevant to state that during the last fixation, the overtime cost formed as one of the components of the Salaries cost. The approach adopted by KPT of spreading overtime cost over five years period is not found to be in line with the approach followed in the last tariff Order. Hence, overtime cost is considered as part of the salaries and wage cost for the year 2011-12 in our analysis in line with the approach adopted in the last tariff Order.

- (c) The KPT has considered increase in Variable Dearness Allowance (VDA) at 10% of basic pay in the year 2011-12. Since actual salaries and wages reported for CHD for the year 2011-12 is considered which must have already captured the effect of increase in VDA, consideration of the impact of increase in VDA separately for the year 2011-12 does not arise.

- (d). The port has considered the effect of wage revision w.e.f. 1 January 2012 @ 20% of salaries and wages in the year 2011-12. During the last tariff revision as recorded in para 13(xii), the effect of wage revision from 1 January 2012 was not considered. Hence, while comparing the actuals with the estimates, the impact of wage revision is not considered for like to like comparison with the estimates.
- (e). The pension payments, gratuity payments and commutation payment for the year 2011-12 at the actual level is furnished by KPT. These items relating to CHD are not reflected in the Annual Accounts of KPT separately. The port has clarified that the actual payments of pension, gratuity and commutation pension are considered based on records for CHD maintained by the port in the monthly pension bill. In the last tariff Order, this Authority had relied on the estimates furnished by KPT in this regard on similar basis. The KPT has confirmed that the actual payments do not include arrears relating to past period. Based on the clarification furnished by the port, the actual pension, gratuity payments and commutation payments for the year 2011-12 as indicated by the port is relied upon.
- (f). The capital employed i.e. net fixed assets considered by KPT in the cost statement is ₹27,541,000. This amount marginally differs from net value of assets furnished by the KPT in the statement of assets for CHD. The capital employed for the year 2011-12 is considered at ₹27,541,461 as indicated in the statement relating to assets for CHD. Consequently, the return on capital employed at 16% also stands modified.
- (g). During the last tariff revision average revenue per gang was scaled down by 5% towards cost reduction and productivity improvements. The same adjustment is considered while analysing the actuals for like to like comparison with the estimates.
- (viii). A copy of the cost statement for the year 2011-12 vis-à-vis the estimates relied in the last tariff Order is attached as **Annex - I**. A summary of the analysis of the actual financial performance of CHD for the year 2011-12 vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates considered in the last Order	Actuals	Variation in % (Rounded off)
		2011-12	2011-12	
(i)	Total Exps (incl. Depn)	4037.78	5496.72	36%
(ii)	ROCE	45.74	42.62	-7%
(iii)	Total Revenue Requirement to meet Expense plus ROCE (i + ii)	4083.51	5539.34	36%
(iv)	Total gangs supplied (in nos.)	23843	27554	16%
(v)	Revenue expected ₹ per gang (iii/ iv)	17127	20104	17%
(vi)	5% towards cost reduction/ productivity improvement/ labour rationalisation, etc	856	1005	17%
(vii)	Revenue expected per gang considered to fix commodity-wise per tonne rate (v-vi)	16271	19098	17%

To assess the net deficit in the CHD, the actual revenue earned by CHD in the year 2011-12 is reduced from the total actual expenses plus admissible ROCE and 5% towards cost reduction/ productivity is also considered. The net deficit in the CHD based on actuals is given below:

(₹ in lakhs)		
(i)	Total Expenses Plus ROCE (from sl no (iii) in the above table)	5539.34
(ii)	Actual Revenue Generated in 2011-12 (as per Annual Accounts)	4023.77
(iii)	Net Deficit (ii-i)	-1515.57
(iv)	Less: 5% reduction towards cost reduction/ productivity improvement/ labour rationalisation, etc. as considered in last Order	75.78
(v)	Net deficit after adjustment at (iv)	-1439.79

The variation in the financial parameters considered in the estimates of last tariff Order vis-à-vis the actual parameter is analysed hereunder.

- The cargo-wise levy for CHD determined in the last Order was to recover shortfall of ₹4083.51 lakhs estimated for the year 2011-12. As against that, the actual income earned by the KPT from the levy is ₹4023.77 lakhs for the corresponding period which means a drop of -1.4% from the revenue requirement estimated in the last Order.
- The variation in number of gangs is 16% higher than the estimated number of gangs.
- The variation in the actual capital employed and return thereon vis-à-vis the estimates considered in the last Order is -7%.
- The actual revenue requirement for the year 2011-12 works out to ₹5,539.34 lakhs which is 36% higher than the estimated revenue requirement of ₹4,083.51 lakhs. This is mainly on account of steep variation observed in the overall expenses of CHD which is 36% higher than the estimated level. This variation is after excluding part of the actual overtime expense of ₹10.76 crores proposed to be covered by KPT from general revision proposal. The steep increase in the actual expenses vis-à-vis the estimated expenses is attributable to increase in the salaries and wages, pension, gratuity payments on account of wage revision of the year 2007.

As against the actual revenue requirement of ₹5,534.34 lakhs, the actual revenue earned from CHD is ₹4023.77 lakhs, resulting in deficit in CHD.

- It is relevant here to state that though the variation in number of gangs and return on capital employed is less than +/- 20%, the variation in the actual overall expenses is 36% higher than the estimated level. Moreover, the revenue requirement which formed the basis for determining the rate in actual terms is found to be 36% higher than the estimated level. Since the variation in these two parameters are more than 20% prescribed in the tariff guidelines, there is a case for adjustment of the deficit in the CHD in the future tariff.

The port has claimed for set off of the entire deficit assessed by it at ₹9.17 crores for the year 2011-12 and partial recovery of overtime cost to the tune of ₹6 crores to be spread over five years period i.e. ₹1.20 crores annually aggregating to 10.37 crores in the subsequent year 2012-13 and has reckoned in while arriving at the proposed rate.

In case variation in estimates vis-à-vis actuals in physical/ financial parameters is more than (+)/(-) 20%, Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 allows adjustment of 50% of the deficit / surplus to be considered in future tariff and not 100% set off as claimed by the port. In accordance with the provision in the guidelines, 50% of actual deficit assessed in the CHD i.e. ₹719.90 lakhs (50% of ₹1439.79 lakhs) is considered for adjustment in the future tariff.

(ii) On our advice, the port has furnished the estimates for the year 2012-13 pro-rata based on nine months actuals for the period April 2012 to December 2012 along with estimates for the years 2013-14 and 2014-15. The analysis / modifications done in the estimates furnished by the KPT for the years 2012-13 to 2014-15 are explained in the subsequent paragraphs.

(iii) The KPT has estimated 63.37 lakh tonnes of break bulk cargo and 200.34 lakhs tonnes of bulk cargo to be handled by CHD for the year 2012-13 aggregating to 263.71 lakh tonnes based on the actual traffic handled by the CHD in the nine months from April to December 2012. The traffic as estimated by the KPT for the year 2012-13 is relied upon.

For the years 2013-14 and 2014-15 the port has projected the traffic at the same level as 2012-13. The traffic of a few cargo items like thermal coal and fertilizer estimated by the KPT for the years 2013-14 and 2014-15 are found to be in line with the traffic projected by the KPT in the general revision proposal for these years. For other cargo, detailed commodity-wise detail break up is not available in the general revision proposal. It is seen that the port has not proposed any growth in the traffic of the CHD. This is found to be in line with the general revision proposal where the port has not proposed any growth in overall traffic of the port in the year 2014-15 over the traffic projections of the year 2013-14.

For the purpose of this exercise, the traffic of CHD as projected by the KPT is relied upon and considered. If any undue advantage is accrued to KPT by relying on the traffic estimated by the port, then at the time of next tariff review such undue advantage / gain will be considered for full adjustment in the next tariff revision of CHD.

(iv) The KPT has estimated salaries and wages cost for the year 2012-13 at ₹3974.20 lakhs which is based on nine months actuals for the period April 2012 to December 2012 prorated for the full year. The port has estimated the effect of wage revision at 20% of the Salaries and wage separately for the year 2012-13. For the subsequent year 2013-14, the port has considered 27% increase over the estimates of 2012-13 which includes the effect of wage revision at 20%.

For the year 2014-15, the port has escalated this cost item by 5.6% over the estimates of previous year. Apart from this, the port has also considered increase in Variable Dearness Allowance at 10% of the basic pay for each of the years 2012-13 to 2014-15 to reckon the effect of 2.5% quarterly increase in the VDA. The estimate of salaries and wage related cost estimated by the KPT is analysed and modified wherever found necessary as explained below:

(a). The port has estimated salaries and wages cost for the year 2012-13 prorating the nine months actual salaries and wage cost which reportedly includes overtime cost. The KPT has stated that labour is required to be booked on overtime due to demand and that minimum over time has been considered in the proposal. It is seen that against the actual overtime of ₹16.76 crores reported in the year 2011-12, the overtime considered in the year 2012-13 based on actuals for nine months is ₹6 crores. The estimates of 2012-13 are based on actuals for nine months and hence are relied upon and considered.

- (b) Salaries and wages of the workers are due for revision w.e.f. 1 January 2012. The port has considered the effect of wage revision for the financial year 2012-13 at 20% of the salaries and wages cost and shown it as a separate entry. For the years 2013-14 and 2014-15, the impact of wage revision at the stated level is included as part of salaries and wage cost by the port.

It is relevant to state here that the impact of wage revision for Class III and Class IV employees due from 1 January 2012 was considered at 15% in the general revision proposals of Mumbai Port Trust and New Mangalore Port Trust. This is also in line with wage revision impact allowed in other general revision cases of Major Port Trusts with reference to earlier wage revision of 2007.

The impact of wage revision due from 1 January 2012 is allowed at 15% of the salaries and wage cost in line with the decision taken in earlier tariff cases of Major Port Trusts. The port has not furnished breakup of Class III and Class IV employees. It has to be recognised that CHD being a labour intensive division, it may not be unreasonable to presume that the salaries and wage cost will comprise of these two categories of employees. The impact of wage revision is considered at 15% of the estimated salaries and wages cost from the year 2012-13. For the subsequent years 2013-14 and 2014-15, annual escalation of 7% is allowed in line with the annual escalation decided to be allowed by this Authority in the tariff cases to be decided in the year 2013-14.

Accordingly, the impact of wage revision for the years 2012-13 to 2013-14 is considered at ₹596.14 lakhs, ₹637.88 lakhs and ₹682.52 lakhs respectively. In the cost statement prepared by us the impact of wage revision is shown as a separate entry for each of the three years.

- (c) The cost statement filed by the KPT shows that port has escalated the salaries and wage cost by 5.8% in the years 2013-14 and 2014-15 over the estimates of the respective previous year. Apart from annual escalation of 5.8% per annum, the port has also considered increase in Variable Dearness Allowance (VDA) at 10% of the basic pay for each of the years 2012-13 to 2014-15.

The port has stated that annual escalation applicable for other cost items in tariff revision may not apply to the dock workers of the port as increase in VDA is directly based on Consumer Price Index (Industrial DA Points). The average yearly increase in VDA for the past three years is stated to be 12%. In view of this, considering the current inflationary trends and also considering quarterly increase of 2.5% in VDA, the port has sought to justify that 10% annual increase in VDA claimed by the port is perfect.

Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of March 2005 requires the expenditure projections to be in line with the traffic projections and with reference to the Whole Sale Price Index for all commodities. It is relevant here to state that the guidelines do not prescribe any different methodology for allowing annual escalation for Cargo Handling Division at the port. The rates for Cargo Handling Division at other Major Port Trusts like Visakhapatnam Port Trust, New Mangalore Port Trust, etc. have been determined allowing the annual escalation as decided by this Authority for the tariff cases decided in the relevant year. This Authority has decided to allow maximum escalation factor of 7% for the expenditure projections in all the tariff cases to be decided in the financial year 2013-14 to factor the impact of inflation. That being so, the estimates of salaries and wages for the years 2013-14 and 2014-15 are arrived by applying annual escalation

of 7% per annum on the overall the estimates of salaries and wage cost of the respective previous years as against 5.8% annual escalation applied by the KPT.

As stated earlier, cargo handling division is a labour intensive unit and hence its cost elements are fixed in nature and not likely to vary with the traffic. In any case, the port has not projected any growth in the traffic of cargo to be handled by the CHD.

- (d) The other items of expenditure viz. stores, office & administration expenses, operation and maintenance expense, medical expense for the year 2012-13 are pro-rata estimated by the KPT based on the nine months actuals. The estimates of these expenses for the year 2012-13 are relied upon.

For the subsequent two years 2013-14 and 2014-15, the KPT has estimated these expenditure applying annual escalation of 6.5%. The annual escalation of 6.5% is perhaps based on the annual escalation adopted by this Authority for the cases decided in the year 2012-13. As stated earlier, this Authority has decided to adopt escalation factor of 7% for the expenditure projections in all tariff cases of major ports and private terminals to be decided in the year 2013-14. Accordingly, the annual escalation factor of 7% is applied for estimating each of these cost items.

- (e) The port has estimated depreciation for the years 2012-13 to 2014-15 at ₹10 lakhs per annum. It is seen that the port has not proposed any additions/ deletions to the gross block relating to the CHD during this period. That being so, the depreciation for the year 2012-13 to 2014-15 is considered at the level of 2011-12 actuals (i.e.) ₹9.05,441 instead of ₹10,00,000 considered by KPT.

- (f) The port has estimated gratuity payment, pension payment and commutation of pension payment for the year 2012-13 at ₹371.47 lakhs, ₹922.74 lakhs and ₹187.40 lakhs respectively. Each of the estimates are found to be 46.4% higher than the actual payments for the year 2011-12.

The figures relating to pension payments, gratuity payments and commutation of pension payments are not separately indicated in the Annual Accounts for the Cargo Handling Division. The port has confirmed that actual pension payments, gratuity and commutation payment to CHD workers during the year 2012-13 is worked out on the basis of records separately maintained by the port for CHD and has also confirmed that it does not include any arrears relating to the past period. The port has stated that the estimates for the year 2012-13 are based on actual payments done in the year 2012-13 for nine months period from April to December 2012 and it has considered the impact of wage revision due from 1 January 2012 at 20%. Based on the clarification furnished by the port estimates of pension, gratuity payments and commutation of pension payments for the year 2012-13 are considered except moderating the effect of wage revision at 15% in line with the impact of wage revision allowed on salaries and wages.

From detailed working furnished by the port, it is seen that the gratuity payments and commutation of pension payments (excluding the impact of wage revision) in the years 2013-14 and 2014-15 are estimated to reduce over the estimates of the respective previous years. However, the pension payments is estimated to escalate by 11.6% and 17.2% in the years 2013-14 and 2014-15 respectively over the estimates of the respective previous years. The port has stated that it includes VDA increase @ 3% per quarter. Apart from this, the port has also considered the effect of wage revision at 20% on each of these payments.

The escalation in the estimates of pension payment applied by the KPT for the years 2013-14 and 2014-15 is beyond the admissible limit of 7%. Hence, the annual escalation in the estimates of pension payment for the

years 2013-14 and 2014-15 is restricted to 7% per annum over the estimates of the respective previous years. The impact of wage revision on pension payments, gratuity payments and commutation payment is allowed at 15% from the years 2012-13 to 2014-15 in line with the impact of wage revision allowed for salaries and wages.

Since pension and gratuity payments relating to CHD are not reflected separately in the Annual Accounts of KPT, the port is advised to exclude the expenditure on these heads in its general revision proposal to avoid overlapping of expenses.

- (g) The port has considered the capital employed for CHD (i.e. the net fixed assets) at constant figure of ₹275.41 lakhs for the years 2012-13 to 2014-15 based on the actual net fixed assets reported for the year 2011-12. In our analysis, the net fixed assets for the year 2012-13 to 2014-15 are considered at ₹257.31 lakhs, ₹248.25 lakhs and ₹239.20 lakhs after excluding the annual depreciation of ₹90.54 lakhs in each of the years. The KSAL has stated that return may not be allowed on capital employed on the ground that the on board charges are collected prior to supply of labour. Clause 2.9.1. of the tariff guidelines of March 2005 entitles a Port Trust to earn return on the capital employed. This Authority has decided to allow 16% return on the capital employed in the cases to be decided in the year 2013-14. Accordingly, 16% ROCE on the modified capital employed is allowed as considered by the KPT.
- (xii) The KPT has estimated the number of gangs at 28139 for each of the years 2013-14 and 2014-15. The same is relied upon and considered for arriving at the revenue requirement per gang
- (xiii) The KPT has proposed revision in the rates of CHD with retrospective effect from 1 April 2012. KSA and other user associations have strongly objected the proposal of KPT for fixation of rates retrospectively w.e.f. 1 April 2012. They have submitted that past dues cannot be recovered from importers/exporters once a vessel completes discharge/ loading operation. At the same time trade cannot bear the burden of past differential dues as a consequence of fixation of new rates with retrospective effect.

This Authority while extending the validity of the rates of the Cargo handling division in the Order dated 9 April 2012 had held that proposal of the port for retrospective revision of tariff w.e.f. 1 April 2012 would be considered based on justifications to be furnished by the KPT during the proceedings of the case.

With reference to its proposal seeking for retrospective revision w.e.f. 1 April 2012, the KPT has submitted that the CHD division has suffered massive loss of ₹34.12 crores mainly due to huge rise in the salaries and wages of the dock workers. The port has further submitted that during fixation of per tonne rate for CHD rate in the last Order, the piece rate considered at ₹850/- and ₹1084/- were purely adhoc rates based on the working results of the erstwhile KDLB during the 9 month period from 01.04.2006 to 31.12.2006. Moreover, the KPT had not captured the effect of wage revision impact due from 1 January 2007 in the last tariff fixation of CHD. The effect of all the above factors has culminated into huge deficit in the CHD activity and CAG has made adverse remarks in this regard.

As per clause 3.2.8 of the tariff guidelines of 2005, the revised tariff to be approved by TAMP will have prospective effect. In view of constraints explained by KSA and other user association about collection of the past dues if rates are revised retrospectively and also in view of specific clause in the tariff guidelines for prospective revision in tariff, this Authority is not inclined to consider the request made by the port for retrospective revision.

However, at the same time, in view of submissions made by KPT explaining the reasons for huge deficit in the CHD, it is not found appropriate to require the port to bear the loss arising in the CHD on account of increase in the labour related cost incurred by the port in the year 2012-13 which ideally should be borne by the trade for availing services of labour from CHD. In fact even the KPT has claimed adjustment on entire deficit estimated in the year 2012-13 while arriving at the proposed rate.

In view of the position explained above, the entire deficit estimated for the year 2012-13 is considered for adjustment in the tariff to be determined as explained in the subsequent part of the analysis.

The actuals for the year 2012-13 are not available at the time of analysis of this case. The estimates furnished by the KPT are considered subject to certain modifications as explained in the previous part of this analysis. Since the analysis for the year 2012-13 is done based on the estimates, the actual position shall be subject to review during the next revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle as per clause 2.13 of the tariff guidelines.

- (xiv) (a). This Authority vide its Order No.TAMP/37/2007-KPT dated 9 April 2012 has extended the validity of the rates for on-board labour beyond 31 March 2012 upto 30 June 2012 and the last extension was granted till 28 February 2013 subject to the condition that the additional surplus, if any, that may accrue to KPT during the extended period of validity will be adjusted fully in the tariff to be fixed.

- (b) The port has estimated the total cost plus return for the year 2012-13 excluding the past period deficit of 2011-12 at ₹6,486.07 lakhs. After considering the estimated revenue from CHD at ₹5,380.53 lakhs based on the actuals for the nine months, the port has estimated net deficit for the year 2012-13 at ₹1105.55 lakhs.

The KPT has sought adjustment of entire deficit of ₹1105.55 lakhs estimated for the year 2012-13 and second instalment of spread over of the overtime expense at ₹120 lakhs aggregating to ₹1225.54 lakhs in the year 2013-14. In the year 2014-15, the port has considered the adjustment of ₹120 lakhs towards spread over of the overtime pertaining to the year 2011-12. The treatment of overtime relating to the year 2011-12 is explained in the analysis contained in earlier paragraphs and the adjustment of the deficit for the years 2011-12 and 2012-13 is tabulated and explained in subsequent part of this analysis.

- (c) The cost statement for the CHD drawn by us subject to the modifications explained in the preceding part of the analysis, depicts the total cost plus ROCE at ₹6,088.75 lakhs for the year 2012-13. After reckoning the revenue estimated by the KPT for the year 2012-13 at ₹5,380.53 lakhs, the cost statement reflects a net deficit of ₹708.22 for the year 2012-13.

- (d). In the last tariff Order, 5% reduction was effected in the revenue requirement towards productivity improvement/ labour rationalisation. Keeping in view that the manning scale is still not fully implemented and notional gang booking continues in the port, etc., to factor these issues 5% reduction in the estimated revenue requirement is effected in the years 2012-13 to 2014-15 towards productivity improvement/ labour rationalisation and cost reduction. Such reduction of 5% was also considered in the last tariff Order, as brought out earlier.

- (e). Actual net deficit for the year 2012-13 after adjustment of 5% comes to ₹672.80 lakhs

For reasons explained in the earlier part of the analysis, the entire deficit estimated for the year 2012-13 is considered for adjustment in the tariff to be determined.

- (f) To summarise, the deficit for CHD for the years 2011-12 and 2012-13 considered for adjustment in the future tariff is given below:

(₹ in lakhs)	
50% of the Actual Net deficit assessed for the year 2011-12 (₹1439.79 lakhs * 50%)	719.90
100% of the deficit estimated for the year 2012-13	672.80
Total deficit assessed for adjustment in tariff	1392.70

The cost position considered for fixation of levy in this tariff cycle is for two years i.e. 2013-14 and 2014-15. Considering that this Order will come into effect by October 2013, the revised tariff effectively will be for truncated period of eighteen months i.e. from October 2013 to March 2015 as against the usual tariff cycle of three years.

It is relevant here to mention that in order to smoothen the fluctuation in tariff and to avoid artificially bringing down the tariff in one cycle, this Authority in the cases of other Major port Trusts and Private terminals where the surplus assessed was substantial has decided to adjust past surplus over period of five years.

In the instant case, in order to smoothen the impact of steep increase in tariff and to avoid sudden fluctuation in tariff between two cycles, the deficit assessed in the years 2011-12 and 2012-13 at ₹1392.70 lakhs is adjusted over normal tariff validity cycle of three years period instead of restricting it to the current tariff cycle which is for truncated period of eighteen months from October 2013.

Accordingly, ₹696.35 lakhs is adjusted over eighteen months i.e. from October 2013 to 31 March 2015 in this tariff cycle and the residual deficit of ₹696.35 lakhs will spill over for adjustment in the first eighteen months of the next tariff cycle.

- (xv). The cost statement of the CHD filed by the KPT has been modified in line with the above analysis. The cost statement of the Cargo Handling Division is attached as **Annex - II**. A summary of the revenue requirement estimated for the years 2013-14 and 2014-15 in the modified cost statement is given below:

(₹ in lakhs)			
Sr. No	Particulars	2013-14 (Estimates)	2014-15 (Estimates)
(i)	Total estimated expenses	6,583.26	7,152.03
(ii)	16% ROCE	39.72	38.27
(iii)	Revenue requirement (i+ii)	6,622.98	7,190.30
(iv)	Less 5% adjusted towards cost reduction/ productivity improvement	331.14	359.51
(v)	Add: Adjustment of past deficit for the years 2011-12 and 2012-13 in the year 2013-14 (6 months) from October 2013 onwards and 2014-15	232.11	464.23
(vi)	Estimated Revenue requirement (iii-iv+v)	6,523.95	7,295.02
(vii)	Total gangs supplied (nos.)	28,139	28,139
(viii)	Revenue requirement per gang (₹/ gang)	23.185	25.925
(ix)	Average Revenue requirement (₹/ gang)	24.555	

- (xvi). (a). The port has estimated annual revenue requirement per gang at ₹26,735 for the year 2012-13, ₹28,506 for the year 2013-14 and ₹25,995 for the year 2014-15 averaging to ₹27,079 per gang. In our analysis, since the year 2012-13 is already over, the average revenue requirement estimated for the years 2013-14 and 2014-15 at ₹24,555 per gang is considered to arrive at cargo wise per tonne rate.
- (b). The KPT has furnished detailed working for arriving at commodity-wise rate to meet the estimated revenue requirement per gang. The methodology adopted by the KPT for arriving at commodity-wise per tonne rate is followed while arriving at the revised rate based on the revised estimated revenue requirement.

The port has presumed 90% of cargo volume as foreign and 10% cargo as coastal for arriving at the per tonne rate except for thermal coal and

iron ore where it has projected the entire cargo to be foreign. The cargo and its share as presumed by the KPT is relied upon.

- (c) The rate proposed by the KPT for iron ore and thermal coal at ₹22.59 and ₹27.33 respectively do not match with its calculation. The revenue generation at the proposed rate for these two cargo items works out to be higher than the revenue requirement estimated from these cargo category by the port. There seems to be some anomaly in the calculation of port which is corrected in our working. In our working, the rate is arrived so as to match the modified revenue requirement estimated for the cargo items. The working sheet for arriving at per tonne rate for bulk cargo and break bulk cargo is attached as **Annex - III (a) and (b)** respectively.
- (d) The last tariff Order prescribed per tonne rate for soda ash, cement, oil extractions (break bulk) among other cargo items. In the initial proposal of KPT dated 2 July 2012, the port had not proposed rate for these three cargo items. On a query raised in this regard, port has clarified that soda ash is no longer being handled at KPT and the chances of these cargoes being handled also appear to be very remote. Hence, no rate is proposed. In view of clarification furnished by the KPT, the tariff item relating to soda ash is deleted from the schedule of rates for CHD.

In the revised proposal dated 21 February 2013, the KPT has proposed to include rate for cement and oil extractions (break bulk) and has included the traffic projected from these cargo items in its working. The revised proposal was taken on consultation with users and there has not been any adverse comments from any user in this regard. Accordingly, cement and oil extractions (break bulk) are considered in our working for arriving at per tonne rate in line with the revised proposal filed by KPT.

- (e) In the revised proposal dated 21 February 2013, the KPT has included traffic of granite and marble and proposed to introduce rate for this cargo as well. The revised proposal was taken on consultation with users and there has been no adverse comments from users in this regard. Accordingly, traffic and shift output estimated by the KPT for this cargo relied upon and considered in our working for arriving at the rate for granite and marble.
- (xvii). In the initial proposal, the KPT has proposed to revise the per tonne rates for supply of on-board labour on a quarterly basis to capture the change in the rate of Variable Dearness Allowance (VDA). The port has proposed to modify the per tonne rates suo motu every quarter to reflect the change in the VDA and subsequently obtain the ratification of this Authority therefor. The KPT has in the revised proposal of February 2013 requested to allow fixed percentage increase on a cumulative basis on the per tonne rate at the beginning of each year during the three year tariff validity cycle instead of quarterly increase sought in the earlier proposal to capture the effect of increase in VDA. Clause 3.1.8. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that tariff once fixed shall be in force for three years. That being so, the proposal of KPT for increasing the rates quarterly/yearly (cumulative basis) is not found to be in line with the provision in the tariff guidelines of 2005 and hence not accepted. As regards the contention of KPT about quarterly increase in VDA, it is to be noted that the tariff determined is based on the average revenue requirement estimated for the years 2013-14 and 2014-15. The estimation of revenue requirement factors in annual escalation of 7% to meet the inflation cost in all items including VDA which is a component of salary and wages.
- (xviii). The validity of the rates for CHD extended in the last tariff Order dated 17 December 2012 had expired on 28 February 2013. The port has continued to levy the rates approved vide earlier Order dated 25 March 2011. The validity of the existing rates is deemed to have been extended from 1 March 2013 onwards till the effective date of implementation of revised rate approved in this Order.

The tariff guidelines of 2005 stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Since the cost position considered for fixation of rate for CHD is for two years i.e. 2013-14

and 2014-15, the tariff prescribed will be for a truncated period of eighteen months. The financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2015, hence the validity of the revised rates will also expire on 31 March 2015.

- (xix) The KPT was advised to examine the suggestion made by Kandla Ports Stevedores Association to include on-board labour charge of CHD in the wharfage. The KPT in this regard has clarified that stevedoring charges invariably forms part of the ocean freight and are usually paid by vessel agents to stevedores whereas wharfage charges are reimbursed by the exporter/ importer to the Custom House Agents. Moreover, it has brought out other practical difficulties like requirement of separate bills/ receipts by importers for wharfage & on-board labour charges for claiming duty, bringing uniformity in classification of commodities for wharfage and on board stevedoring, etc. In view of practical difficulties expressed by KPT in merging the two components, the existing system of separate levy for deployment of on board labour from CHD is allowed to continue for the present. The port is advised to examine the possibility of merging on-board labour charges with wharfage at the time of filing the next review in consultation with the trade, as agreed by the port.
- (xx) The port has expressed difficulties in proposing productivity linked rates citing that there are fifty different types of dry cargoes handled at Kandla each having different productivity levels and grouping these cargo items is a tedious process. The KPT is of view that prescribing productivity linked rates for each cargo type will complicate the realization of charges from port users.

The port has not proposed productivity linked rate, but, has mentioned that this point is taken care in its proposal. The port has stated that if the actual revenue per gang is more than the maximum revenue requirement expected per gang, the surplus will be refunded by the port to the stevedore while in case of shortfall the same shall be recovered from the stevedores. The port opines that this methodology will recognize productivity instantly and is very easy to implement and is understood by the stevedores and operating staff.

The port has, however, not incorporated a suitable condition to operationalise this proposition in the Schedule relating to CHD. The said proposition of the KPT does not appear to be very scientific and well examined proposal. The productivity factor depends upon several factors like availability of grabs with the vessels, the lifting capacity of the grabs, failure of the grabs, failure of other equipment like crane, unfavourable climatic condition, insufficient cargo, appropriate yard and hatch planning etc. The KPT has not considered these factors relevant for achieving productivity while proposing to refund / collect from stevedores for excess / short recovery from the expected revenue requirement per gang. The KPT is, therefore, again advised to file a well analysed proposal taking into consideration the above factors and propose productivity linked rates to act as an incentive to the stevedores to achieve better productivity and reduce the overall cost of operation at the time of next revision of rates for CHD. Till such time, the productivity linked proposal of KPT is incorporated as a conditionality in the schedule.

11.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves and incorporates the revised composite rate for on-board labour of Cargo Handling Division of KPT attached as **Annex - IV** at Clause 3 in Chapter III of the Scale of Rates of the KPT.

11.2. The revised composite on-board charges for CHD will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification in the Gazette of India and shall remain in force till 31 March 2015. The approval accorded thereto will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3. This Authority has relied upon the estimates for the years 2012-13 to 2014-15. Additional surplus, if any, arising due to variation in actual performance in the said years will be governed by the provisions of Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 in the next review, unless a different method of treatment of any of the specific items is indicated in the analysis above.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/13]

Annex - I

Comparison of Actuals vis-à-vis Estimates of 2011-12 for Cargo Handling Division of the Kandla Port Trust

Sl. No.	Particulars	Estimates in TAMP Order dated 25.3.2011	Actuals for 2011-12	(Amt. in Rupees) Variation in % over the moderated figures
1	TOTAL EXPENSES			
(i)	Salary & Wages (including overtime of Rs 16.76 cores)	353,124,503	549,166,577	56%
	Less: Overtime of Rs 10.76 cores to be adjusted in the general revision proposal as proposed by the KPT		107,576,011	---
	Total Salaries and Wages considered for assessing actual cost position for 2011-12		441,590,566	25%
(ii)	Stores		697,718	
(iii)	Office & Administration Exp	2,441	282,268	
(iv)	Operation & Maintenance Exp	128,310	86,418	
(v)	Medical Exp	96,737	4,910,008	
(vi)	Depreciation	3,325,314	905,441	
(vii)	Gratuity	988,412	25,372,723	
(viii)	Commutation of Pension	5,310,715	12,799,998	
(ix)	Pension	1,506,465	63,027,279	
	TOTAL	39,293,053	549,672,419	36%
2	Capital Employed	403,775,950	27,541,461	
3	Return on Capital Employed	28,590,658	4,261,763	-7%
4	Revenue Requirement (1 + 3)	4,574,505	553,934,182	36%
5	Total Gangs Supplied	408,350,455	27,554	16%
6	Actual Revenue expected per Gang (4/5)	23,843	20,104	17%
7	5% Reduction on account of cost reduction / productivity	17,127	1,005	
8	Actual Revenue expected per Gang after 5% reduction as above. (6 - 7)	856	19,098	17%

A. Summary of Actuals for the year 2011-12			
(i)	Actual Total Expenses for 2011-12		553,934,182
(ii)	Actual Revenue Generated in 2011-12 as per Annual Accounts		402,377,241
(iii)	Expenditure in Excess of Revenue		151,556,941
(iv)	Adjustment of 5% towards cost reduction/productivity improvements, etc as considered in last order		7,577,847
(v)	Actual Loss after above adjustment		143,979,094
(vi)	50% of the above loss (sr. no. v) to be adjusted from 01.10.2013 to 30.9.2016 i.e. in 36 months		71,989,547

Cost Statement of Cargo Handling Division of the Kandla Port Trust										ANNEX - I	
Sl. No.	Particulars	Actuals 2011-12 from Annex - I	Estimates as furnished by KPT				Estimated Modified by TAMP				(Amt. in Rupees)
			2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
1	TOTAL EXPENSES										
(i)	Salary & Wages (Estimates of KPT for 2012-13 includes impact of wage revision. In TAMP's statement wage revision considered at sr. no. (xii))	441590566	397427867	504923894	534185754	397427867	425247818	455015165			
(ii)	Stores	597718	813795	863691.32	923026.25	813795	870761	931714			
(iii)	Office & Administration Exp	282268	139964	149081.66	158750.66	139964	149761	160243			
(iv)	Operation & Maintenance Exp	86418	6483	5304.04	7352.80	6483	6937	7422			
(v)	Medical Exp	4910008	3862149	4113185.04	4380546.328	3862149	4132499	4421774			
(vi)	Depreciation	905441	100000	1000000	1000000	905441	905441	905441			
(vii)	Gratuity (including wage revision considered at 15% of actuals of 2012-13)	25372723	37146748	29002949	24648285	35598966	27794493	23621254			
(viii)	Cumulation of Pension (including wage revision considered at 15% of actuals of 2012-13)	12796998	18739742	18364993	14838349	17959920	17599785	14221043			
(ix)	Pension (including wage revision considered at 15% of actuals of 2012-13)	63027279	92274622	103033294	120799844	68423846	94619935	101243330			
(x)	SUB - TOTAL	549672419	550511370	661460976	700942888	545143411	571327430	606527389			
(xi)	Add: VDA Increase Expected @ 10% of Basic Pay per annum (Considering 2.5% per. gtr)	0	13333933	13703651.28	14114143	0	0	0			
(xii)	Impact of wage revision for the year 2012-13 considered by KPT at 20% of Salaries & wages in TAMP's statement wage revision is considered at 15% of salaries & wages from 2012-13 to 2014-15	0	79485573	0	0	591614180	63787173	68252275			
(xiii)	Excess of Expenditure over income during the year 2011-12 (excluding OT) ₹91701747 + OT amount spread for 5 years as decided by Board i.e. ₹3 crore * 2/5 = ₹12000000 Adjustment of past loss of 2011-12 considered by TAMP as at Sr. No. 9 & 10.	0	103701738	122554551	12000000	0	0	0			
(xiv)	TOTAL	549672419	747902614	797718579	727057031	604737611	658326284	715203025			
2	CAPITAL EMPLOYED	27541461	27541000	27541000	27541000	25730379	24825138	23919697			
3	RETURN ON CAPITAL EMPLOYED	4261763	4406560	4406560	4406560	4116893	3972022	3827152			
4	REVENUE REQUIREMENT FOR THE YEAR (1 + 3)	553934182	752309174	802125139	731463591	608874504	662298306	719030177			
5	REVENUE REALISED DURING 2011-12 and 2012-13	402377241	538052885	0	0	538052885	0	0			
6	Deficit estimated for the years 2011-12 and 2012-13	151556941	110554551	0	0	70821619	0	0			
7	Less: Effect of adjustment of 5% towards cost reduction/ productivity improvements, etc. as considered in last order	7577847	0	0	0	3541081	33114915	35951509			
8	Deficit for the year 2011-12 and 2012-13 after considering effect of 5% reduction as considered in last order	143979094	0	0	0	67280538	0	0			
9	Quantum of Past Period Loss considered for adjustment:	0	0	0	0	0	0	0			
10	50% of Actual Deficit of ₹143979094/- for the year 2011-12 Plus 100% of deficit estimated for the year 2012-13 of ₹67280538/-	0	0	0	0	139270085	0	0			
11	Set off of past period loss over 3 year period from 01.10.2013 to 31.3.2015 (current tariff cycle) and the remaining to be adjusted in the next tariff cycle upto 30.9.2016	0	0	0	0	0	23211681	46423362			
12	Total Revenue to be recovered (4 - 7 + 11)	0	752309174	802125139	731463591	0	652395071	729502030			
13	Total Gangs Supplied	27554	28139	28139	28139	28139	28139	28139			
14	Revenue expected per Gang (9/10)	19098	26735	28506	25995	0	23185	25925			
15	Average Revenue Expected from per gang per commodity per tonne			27079			24555				

ANNEX - III (a)

COMMODITY WISE PER TONNE RATE FOR BULK CARGO FOR ON-BOARD LABOUR OF CARGO HANDLING DIVISION

Sr. No.	Particulars	No. of gangs	Average Revenue Requirement per gang (₹)	Quantity handled (MT)	Gang Shift Output (MT)	Rate per MT (₹)	Foreign Traffic (90%)	Coastal Traffic (10%)	Revenue Requirement (₹)	Proportionate Foreign Traffic	Rate for Foreign cargo (₹)	Rate for Coastal cargo (₹)
(i)	Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	4273	24555	4947647	1158	21.21	4452882	494765	104922817	4749741	22.09	13.25
(ii)	Rice and other foodgrains	2429	24555	1686309	694	35.37	1517678	168631	59643698	1618857	36.84	22.10
(iii)	Iron ore	621	24555	1000000	1610	15.25	1000000	0	15248554	1000000	15.25	15.25
(iv)	Ores other than iron ore	661	24555	839067	1269	19.34	755160	83907	16230747	805504	20.15	12.09
(v)	Scraps	77	24555	48000	623	39.39	43200	4800	1890722	46080	41.03	24.62
(vi)	Oil Extractions	2531	24555	2522039	996	24.64	2269835	252204	62148292	2421157	25.67	15.40
(vii)	Thermal Coal	1808	24555	3863787	2137	11.49	3863787	0	44395145	3863787	11.49	11.49
(viii)	Other Coal	140	24555	325000	2321	10.58	292500	32500	3437677	312000	11.02	6.61
(ix)	Salt	2032	24555	3403000	1675	14.66	3062700	340300	49895428	3266880	15.27	9.16
(x)	Sugar	589	24555	590000	1002	24.51	531000	59000	14462799	566400	25.53	15.32
(xi)	All other unspecified goods	693	24555	1329536	1919	12.80	1196582	132954	17016502	1276355	13.33	8.00

ANNEX - III (b)

COMMODITY WISE PER TONNE RATE FOR BREAK BULK CARGO FOR ON-BOARD LABOUR OF CARGO HANDLING DIVISION AT KANDLA PORT TRUST

Sr. No.	Particulars	No. of gangs	Revenue Requirement per gang (₹)	Quantity handled (MT)	Gang Shift Output (MT)	Rate per MT	Foreign Traffic (90%)	Coastal Traffic (10%)	Revenue Requirement (₹)	Proportionate Foreign Traffic	Rate for Foreign cargo (₹)	Rate for Coastal cargo (₹)
(i)	Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(ii)	Rice and other foodgrains	2868	24555	1232691	430	57	1109422	123269	70423272	1183383.36	59.51	35.71
(iii)	Cement	69	24555	15000	217	113	13500	1500	1694284	14400	117.66	70.60
(iv)	Steel Coils and Steel pipes	1278	24555	1032886	808	30	929597	103289	31381081	991570.56	31.65	18.99
(v)	Timber and other logs	5392	24555	2862423	531	46	2576271	286252	132399680	2748022.08	48.18	28.91
(vi)	Salt	161	24555	127069	795	31	115172	12707	3953329	122850.24	32.18	19.31
(vii)	Sugar	1600	24555	610000	381	64	549000	61000	39287739	585600	67.09	40.25
(viii)	Granites and Marbles	569	24555	316000	555	44	284400	31600	13971702	303360	46.06	27.63
(ix)	Machinery Packages and other packages	17	24555	14796	870	28	13316	1480	417432	14204.16	29.39	17.63
(x)	Oil Extraction	39	24555	27492	705	35	24743	2749	957639	26392.32	36.28	21.77
(xi)	All other unspecified goods	292	24555	98000	336	73	88200	9800	7170012	94080	76.21	45.73

Annex - IV

Insert the following schedule in Chapter - III of the Scale of Rates of Kandla Port Trust

CLAUSE 3 - CHARGES FOR COMPOSITE RATE FOR ON-BOARD LABOUR OF CARGO HANDLING DIVISION AT KANDLA PORT TRUST

Sr. No	Cargo Items	(Rate in ₹ Per MT)			
		Bulk		Break Bulk	
		Foreign ₹	Coastal ₹	Foreign ₹	Coastal ₹
1	Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	22.09	13.25	-	-
2	Rice and other foodgrains	36.84	22.10	59.51	35.71
3	Cement	-	-	117.66	70.60
4	Steel Coils and Steel pipes	-	-	31.65	18.99
5	Timber and other logs	-	-	48.18	28.91
6	Machinery Packages and other packages	-	-	29.39	17.63
7	Iron ore	15.25	15.25	-	-
8	Ores other than iron ore	20.15	12.09	-	-
9	Scraps	41.03	24.62	-	-
10	Oil Extractions	25.67	15.40	36.28	21.77
11	Thermal Coal	11.49	11.49	-	-
12	Other Coal	11.02	6.61	-	-
13	Salt	15.27	9.16	32.18	19.31
14	Sugar	25.53	15.32	67.09	40.25
15	Granites and Marbles	-	-	46.06	27.63
16	All other unspecified goods	13.33	8.00	76.21	45.73

NOTE:

The revenue for actual quantity handled by a stevedore to be divided by the actual numbers of gangs supplied to arrive at the per gang cost and compare the same with the revenue requirement per gang. If the actual revenue per gang is more than the maximum average revenue requirement per gang i.e. ₹24,555/-, the surplus will be refunded to the stevedore while in case of shortfall the same shall be recovered from the stevedore.